

# Mers-el-Kébir



**Vice-amiral d'escadre Bertrand Géli**



# Sommaire

<b>Qui était Bertrand Géli ? .....</b>	<b>1</b>
<b>Préambule .....</b>	<b>2</b>
<b>Pièces jointes au préambule</b>	
 <b>Quelle étrange histoire, ou Mers-el-Kébir raconté par un combattant</b>	
<b>La matinée du 3 juillet 1940 .....</b>	<b>12</b>
<b>Un déjeuner sous la menace des canons .....</b>	<b>18</b>
<b>Le mouillage des mines dans la passe .....</b>	<b>22</b>
<b>Aux postes de combat sur la plage avant .....</b>	<b>27</b>
<b>L'appareillage sous le feu.....</b>	<b>34</b>
<b>La sortie de la baie d'Oran .....</b>	<b>38</b>
<b>La poursuite vespérale .....</b>	<b>43</b>
<b>Le torpillage crépusculaire.....</b>	<b>49</b>
<b>La journée du 4 juillet 1940 .....</b>	<b>57</b>
<b>Postface .....</b>	<b>60</b>
<b>Poste-scriptum à la postface .....</b>	<b>62</b>
<b>Album photo .....</b>	<b>64</b>

L'édition originale de ce livre a été publiée par l'Amicale des Anciens Marins de Castelnaudary en 1982. Merci à la famille de l'amiral Géli et à l'Amicale des Anciens Marins de Castelnaudary qui ont autorisé sa réédition.

Les photos de ce livre sont de : Roger Chapelet, *L'Écho de l'Oranie*, ECPA, Robert Feuillo, famille Géli, Martine Scherrer, SHD et Georges Vieville.

Mise en page par Pierre Jarrige.





*Vice-amiral d'escadre Bertrand Géli*

# Qui était Bertrand Géli ?

La famille de Bertrand Géli est originaire de Carcassonne, dans l'Aude.

Cependant c'est en raison d'une affectation de son père en Bretagne qu'il est né le 10 août 1899 à Pleine-Fougères en Ille-et-Vilaine. Quelques années plus tard, ses parents rejoignent Carcassonne et c'est là qu'il a fait ses études au lycée Saint Stanislas, puis à Sainte Geneviève à Versailles.

Il est reçu à l'École Navale en 1918.

Alors que la plupart des officiers de Marine partagent leurs affectations entre des postes à terre et des postes embarqués, Bertrand Géli a une carrière exceptionnellement dense d'officier embarqué de 1920 à 1946.

Il effectue des opérations de dragage de mines sur les côtes de la Palestine, des missions hydrographiques sur le littoral algérien et devient officier en second du sous-marin *Dupuy-de-Lome* avant de prendre, en 1928, le commandement du navire hydrographe *La Zélée*.

En 1931 il prend le commandement du remorqueur de haute mer *Hippopotame* avant de devenir instructeur à l'École Navale.

À nouveau embarqué dès 1933 il prend la fonction d'officier de manœuvre sur le croiseur *Algérie*, fonction qu'il conservera en 1937 sur le bâtiment de ligne *Strasbourg*.

C'est à ce poste qu'il a vécu la tragédie de Mers-el-Kébir.

- 1941 : il est commandant en second du croiseur *Montcalm*.
- 1942 : c'est le débarquement américain en Afrique.
- 1943 : il commande le destroyer d'escorte le *Marocain*.
- 1944 : il commande le croiseur léger le *Fantasque*.

Il termine la période de guerre comme commandant du cuirassé *Richelieu* qui croise dans les eaux du sud-est asiatique

C'est son dernier embarquement.

- 1947, il prend le commandement de l'École Navale.
- 1950, il est attaché naval auprès de la Présidence de la République.
- 1952 à 1959, il est préfet maritime à Oran. Il y termine sa carrière comme vice-amiral d'escadre.

Il achète alors une propriété à Peyrens, près de Castelnaudary, pour se retirer dans ce Pays Lauragais auquel il est très attaché.

Il participe avec détermination aux activités de l'Amicale des Anciens Marins de Castelnaudary jusqu'à sa mort le 21 décembre 1988.

# Préambule

Ce n'est pas un récit historique de la bataille de Mers-el-Kébir du 3 juillet 1940 que j'ai voulu écrire. Pour le faire, il m'aurait manqué les documents indispensables, c'est-à-dire les rapports officiels, les témoignages et les comptes-rendus d'engagements. Mon ambition a été plus modeste car ma seule prétention a été de narrer ce que j'ai vu, ce que j'ai pensé et ce que j'ai ressenti au cours de cette mémorable journée. J'en ai vécu les événements douloureux en ma qualité d'officier de manœuvre du *Strasbourg*, je puis donc en parler.

Mon récit n'a de romancé que la forme, car tout ce que j'y relate, dans les petites choses comme dans les grandes, est l'expression de l'exacte vérité. C'est la chronique fidèle des événements, des propos et des gestes de ceux qui m'entouraient, de mes actions propres et de mes propres sentiments.

Rien n'y est noirci ni embelli, présenté à son avantage ou à son désavantage. Écrite de suite après le drame, en été 1940, cette narration n'a pas subi les corrections ni du recul des ans ni de la connaissance des déroulements ultérieurs.

Ce témoignage est simplement mon témoignage. Il n'est ni un plaidoyer ni une accusation. Il ne se propose pas de défendre une idée, de condamner une politique, d'attiser des passions ou d'apaiser des diatribes.

C'est l'étrange et sincère histoire d'une invraisemblable aventure.

Mais je crois bon de rappeler au lecteur, avant qu'il prenne connaissance de ce récit, de ce qu'était le climat de la France, ce 3 juillet 1940. Notre pays était vaincu et à la merci de son vainqueur. Vichy n'existait pas encore. La Troisième République s'était donnée un gouvernement, celui du Maréchal Pétain, installé dans les formes légales et approuvé par l'énorme majorité de la population. Car, à cette époque, un référendum national aurait démontré qu'il avait derrière lui 90% des français, peut-être même davantage.

L'appel du 18 juin du général De Gaulle était passé complètement inaperçu à bord de nos navires. Personnellement je n'en ai entendu parler que bien plus tard. En bref, pour nous les Marins, en ce 3 juillet 1940, le gouvernement du Maréchal Pétain défendait les intérêts de la France. Notre Marine était, avec nos colonies, la seule carte qui pouvait lui permettre de s'opposer à de trop fortes exigences de l'adversaire. Et l'obéissance que nous devons à notre président du Conseil était une chose toute naturelle qui ne se discutait en aucune façon.

D'ailleurs, le 24 juin, dans un message à tous de l'amiral Darlan, les navires avaient été informés de prendre toutes les précautions secrètes de sabordage pour être inutilisables par l'ennemi, si celui-ci, quelles que soient les circonstances, essayait de se les approprier.

J'ajouterai que les relations entre les marines anglaises et françaises étaient très cordiales depuis la première guerre mondiale 1914-1918. Dans les époques précédentes il y avait eu, c'est certain, bien des luttes et des rivalités entre nos deux nations. Il en était résulté de solides animosités, et cela de part et d'autre d'ailleurs.

Mais au cours de ma carrière, j'ai toujours constaté l'excellence des rapports officiels que nous avions avec les Britanniques. Quelques mois avant la guerre de 1939, l'Escadre française de l'Atlantique, dont faisait partie le *Strasbourg*, avait fait une tournée en Angleterre, notamment à Liverpool, à Scapa Flow et à Edimbourg. À chacune de nos escales, nous avions été reçus très cordialement, nos navires avaient accueilli des milliers de visiteurs et les équipages de nos deux nations avaient fortement sympathisé.

Depuis le début de la Seconde Guerre Mondiale, la coopération entre les marines alliées avait été parfaite. Tout au moins jusqu'aux événements de Dunkerque. En octobre et novembre 1939, le *Strasbourg* faisant équipe avec l'*Hermès*, porte-avions anglais, avait participé dans l'Atlantique équatoriale, à la recherche du croiseur allemand *Admiral Graf Spee* qui causait de gros dommages au trafic maritime allié.

Ces deux navires, basés à Dakar, patrouillaient l'Océan jusqu'aux côtes de l'Amérique du Sud, les avions de l'*Hermès* étaient chargés de l'exploration de la mer et le *Strasbourg* de la destruction de l'ennemi après sa découverte. Les recherches devaient être infructueuses, le croiseur recherché devant être découvert plus tard, près de Montevideo.

La bonne entente avec le bâtiment britannique devait être parfaite, non seulement sur le plan opérationnel, mais encore dans les relations personnelles. De part et d'autre on s'était quittés avec regret.

Avant l'agression de Mers-el-Kébir, cet état d'esprit était général sur tous nos bâtiments et dans tous nos services. L'anglophobie viscérale dont certains, au cours des dernières années, ont accusé les Marins français, est du domaine de la légende, car notre coopération avec la Marine anglaise avait été parfaite. Churchill lui-même a reconnu qu'elle était allée *au-delà de toute espérance*.

Mon récit, je l'ai dit précédemment, n'est pas une étude de la bataille de Mers-el-kébir, car il ne raconte que ce que j'ai vu ou entendu. Le reste, souvent fort important pour l'historien, y est passé sous silence, n'ayant pas eu à en connaître au cours de l'action. Aussi est-il peut être bon, pour ceux qui me liront, de leur résumer, dans ses grandes lignes, le déroulement des événements de cette fameuse journée.

La Flotte de l'Atlantique, sous les ordres de l'amiral Gensoul était, le 3 juillet 1940, répartie entre les ports de Mers-el-Kébir et Alger.

À Mers-el-Kébir se trouvait la 1<sup>ère</sup> Division de Ligne, constituée par le *Dunkerque* et le *Strasbourg*. La 2<sup>ème</sup> Division de Ligne comprenant la *Provence* et la *Bretagne*. La 6<sup>ème</sup> Division de contre-torpilleurs avec le *Mogador*, le *Volta* et le *Terrible*, Enfin la 4<sup>ème</sup> Division de contre-torpilleurs représentée par le *Tigre* et le *Lynx*.

Momentanément rattachés à Marine Oran, le *Commandant-Teste* et le *Kersaint* étaient également mouillés à Mers-el-Kébir.

À Oran, sous les ordres de l'amiral Jarry, étaient amarrés les torpilleurs *Poursuivante*, *Bordelais*, *Basque* et *Corsaire*, l'avisos *Rigault-de-Genouilly* et quatre sous-marins.

Sur tous ces bâtiments, les premières mesures de démobilisation avaient commencé, conformément aux instructions de notre Amirauté. Le Commandement avait toutefois fait maintenir les mesures de précaution contre les attaques par avions (grand bâtiment d'alerte DCA à Mers-el-Kébir) et contre des attaques de sous-marins (surveillance permanente de la passe de Mers-el-Kébir par des chalutiers et des vedettes armées de la 1<sup>ère</sup> Division de Ligne).

Un contre-torpilleur était maintenu à 90 minutes d'appareillage.

La Flotte, maintenue à 4 heures et demi d'appareillage jusqu'au 2 juillet, avait été dans la soirée de ce même jour, mise à 6 heures d'appareillage.

Elle était demeurée prête à combattre, tous les bâtiments avaient leur grand plein de mazout.

Le service de Grande Garde avait été supprimé, après la suspension des hostilités, en raison de l'interdiction faite à nos bâtiments de prendre la mer, de même, le service de surveillance aérienne avait été interrompu en raison des consignes interdisant de prendre l'air.

De son côté, Marine Oran avait également commencé la démilitarisation de ses batteries de côte et de DCA.

L'aviation enfin comprenait :

- a) - l'Aviation Maritime réduite à deux Breguet *Bizerte* et dix Loire 130 à Arzew, plus les quatre Loire 130 d'observation de tir de la 1<sup>ère</sup> Division de Ligne. Tous ces appareils étaient disponibles.
- b) - l'armée de l'Air avec de nombreux avions mis hors d'état de voler. Les bombardiers n'avaient ni viseur ni bombes.

Le 3 juillet au matin, la Flotte de l'Atlantique était amarrée comme suit à Mers-el-Kébir (voir schéma n°1) :

- a) - l'arrière à la grande jetée, du nord au sud, à intervalle moyen de 120 mètres : *Dunkerque, Provence, Strasbourg, Bretagne, Commandant-Teste*.
- b) - mouillés de l'avant à Saint André, l'arrière sur coffre, les contre-torpilleurs : *Mogador, Volta, Terrible, Lynx, Tigre, Kersaint*.

Une telle situation, dans laquelle en particulier les 16 canons de 330 mm du *Dunkerque* et du *Strasbourg* n'étaient pas tournés vers le large, ne se prêtait incontestablement pas à une défense contre des attaques venant de la mer.

Mais durant les hostilités, la surveillance de Gibraltar par les Anglais d'une part, celle de tout ennemi venant de l'est, d'autre part, par moyens aériens et bâtiments de surface, assuraient les délais voulus d'appareillage de la rade avant l'arrivée de l'ennemi. Enfin, la configuration du port ne se prêtait pas à l'amarrage des cuirassés, l'avant à la jetée, c'est-à-dire vers le large. D'ailleurs dans cette dernière situation les délais d'appareillage eussent été sérieusement augmentés.

C'est dans ces conditions que le 3 juillet 1940 au matin, à 8 h 05, un torpilleur britannique HMS *Foxhound* se présente devant Oran, mouille à l'entrée de la passe Mers-el-Kébir et signale au *Dunkerque* : *Envoie le commandant Holland conférer avec vous. La Marine Royale espère que les propositions vont permettre à la Marine Française, vaillante et glorieuse, de se ranger à nos côtés. En ce cas, vos bâtiments resteront toujours les vôtres et personne n'aura besoin d'aucune inquiétude dans l'avenir. La Flotte britannique est au large d'Oran pour vous accueillir.*

En même temps la veille rend compte de la présence en mer d'une flotte britannique comprenant les cuirassés *Hood, Resolution, Valiant* et un croiseur type *Emerald* protégés par sept torpilleurs et contre-torpilleurs et dans l'ouest de ce gros, le porte-avions *Ark Royal* escorté de deux torpilleurs. Le message britannique contenait donc à la fois la proposition à se joindre à la flotte anglaise et l'annonce d'autres propositions qu'appuyait une menace : la présence d'une escadre britannique au large d'Oran.

L'amiral Gensoul refuse de recevoir personnellement le commandant Holland et se contente de lui envoyer en vedette son officier d'ordonnance le lieutenant de vaisseau Dufay, qui parle anglais et qui est, de plus, un ami de longue date du commandant Holland.

Dufay trouve sur le *Foxhound* le commandant Holland qui déplore très vivement de ne pouvoir accéder jusqu'à l'amiral Gensoul. Il est, dit-il, chargé par son gouvernement d'une mission d'importance et qui exige impérieusement qu'il puisse voir personnellement l'amiral français.

Après de longues hésitations pendant lesquelles il montre quelque désarroi, le commandant Holland se décide enfin à confier au lieutenant de vaisseau Dufay un aide-mémoire que le lecteur trouvera en pièce jointe et qui peut se résumer ainsi :

Après des considérations sur la crainte de voir nos forces navales tomber entre les mains des

Allemands ou des Italiens, le document, prenant la forme d'un ultimatum, nous propose trois solutions :

- a) soit rallier la flotte anglaise pour continuer à combattre Allemands ou Italiens,
- b) soit rallier, avec équipages réduits et sous contrôle anglais un port britannique,
- c) soit appareiller, avec équipages réduits et avec les anglais vers quelque port de la Martinique ou tel port des Etats-Unis.

En cas de refus de ces *fair offers* nous étions invités à couler nos bâtiments dans un délai de six heures, sinon par ordre du gouvernement de Sa Majesté, la flotte anglaise userait de la force pour éviter à nos bâtiments de tomber entre les mains de nos ennemis.

Or, une telle éventualité n'avait jamais été envisagée par notre Haut Commandement qui, dans ses instructions antérieures, avait ordonné de s'opposer, par tous les moyens, à une telle capitulation, au besoin par le sabordage de tous nos bâtiments (voir pièces jointes).

D'ailleurs l'amiral Gensoul avait déjà informé de ces dispositions l'amiral Dundley North et le général Dillon et tous deux avaient paru rassurés sur nos intentions. C'est pourquoi à 10 h 05, dans la vedette du *Dunkerque*, au voisinage de l'entrée de la passe de Mers-el-Kébir, le lieutenant de vaisseau Dufay lisait au commandant Holland le message suivant :

*Primo : Les assurances données par l'amiral Gensoul à l'amiral Sir Dundley North demeurent entières. En aucun cas les bâtiments français ne tomberont intacts entre les mains des Allemands ou des Italiens.*

*Secundo : Étant donné le fond et la forme du véritable ultimatum qui a été remis à l'amiral Gensoul, les bâtiments français se défendront par la force.*

Le terme essentiel de « *en aucun cas* » était traduit par le lieutenant de vaisseau Dufay par ces mots dont le commandant Holland avait pris note : *Anytime, anywhere, anyway and without further orders from french admiralty* (jamais, nulle part, en aucun cas et sans ordres ultérieurs de l'Amirauté française).

Quant à la deuxième partie du message, elle fut reçue par le commandant Holland comme allant de soi.

Le commandant Holland fit d'ailleurs observer qu'il trouvait *assez peu adroite dans le fond et dans la forme* la note de son gouvernement. Il donnait au lieutenant de vaisseau Dufay l'impression d'être assez désarmé : hésitant, pâle, suant à grosses gouttes et incapable de retrouver le langage français dont il usait habituellement avec facilité.

Le lieutenant de vaisseau Dufay lui faisant enfin observer, d'après les instructions de l'amiral Gensoul que la flotte française pourrait être désarmée sur place à Mers-el-Kébir, loin des côtes métropolitaines par conséquent, et près de Gibraltar, il hésitait à nouveau et laissait entendre qu'il y aurait peut-être, en cette suggestion, la possibilité d'un arrangement.

À 11 heures, dans la vedette du *Dunkerque*, le capitaine de vaisseau Danbe, chef d'état-major de l'amiral Gensoul, remettait au commandant Holland le message suivant :

*Primo : amiral Gensoul ne peut que confirmer la réponse déjà apportée par le lieutenant de vaisseau Dufay.*

*Secundo : amiral Gensoul est décidé à se défendre par tous les moyens dont il dispose.*

*Tertio : amiral Gensoul attire l'attention de amiral Sommerville sur le fait que le premier coup de canon tiré contre nous aurait pour résultat pratique de mettre immédiatement toute la Flotte Française contre la Grande-Bretagne, résultat qui serait diamétralement opposé à celui que*

*recherche le Gouvernement britannique.*

Pendant que se déroulent ces pourparlers, ordre est donné à tous nos bâtiments de se préparer à un appareillage rapide et de prendre leurs dispositions de combat et aux batteries de côte et à la DCA, chargées de la protection des navires dans le port contre une attaque ennemie et désarmés par suite des conventions d'armistice, de se réarmer au plus tôt.

À 11 h 50, le Foxhound transmet au *Dunkerque* le message suivant : *Je regrette vous informer que conformément à mes ordres, je ne vous permettrai pas de sortir du port, à moins que les termes du gouvernement de Sa Majesté ne soient acceptés. Suis informé que amiral Godfroy, démilitarise maintenant ses bâtiments à Alexandrie avec équipages réduits.*

Puis le torpilleur britannique fait route pour rejoindre le *Hood*.

À 13 h 30 des avions anglais mouillent quatre ou cinq mines, probablement des mines magnétiques, à l'entrée de la passe de Mers-el-Kébir.

La situation parut alors sans issue.

À 14 h 10, le *Foxhound*, revenu dans la baie, signale : *Si vous acceptez nos propositions, hissez au grand mât un pavillon carré, sinon je vais ouvrir le feu à 15 heures.*

L'amiral Gensoul fait alors rappeler le personnel aux postes de combat et fait signaler à un torpilleur anglais en vue : *Je n'ai pas l'intention d'appareiller. J'ai télégraphié à mon gouvernement dont j'attends réponse. Ne créez pas irréparable. Suis prêt à recevoir personnellement votre délégué pour discussion honorable.*

Cette proposition fut certainement très efficace, car à 15 h 12, le *Foxhound* signalait l'envoi immédiat d'un délégué.

À 16 heures la vedette du *Dunkerque* amène à bord de ce navire le commandant Holland qu'accompagne un lieutenant commander.

Les pourparlers reprennent et le représentant britannique prend connaissance des ordres de l'amiral Darlan, prescrivant qu'en aucun cas nos navires de guerre ne doivent tomber entre les mains des Allemands ou des Italiens (voir pièces jointes).

À 17 h 30, le commandant Holland fait adresser à l'amiral Sommerville Le message suivant : *Amiral Gensoul says crew being reduced and if threatened by enemy would go to Martinique or USA But this not quite our propositions. Can get no nearer* (l'amiral Gensoul dit que l'équipage étant réduit, et s'il était menacé par l'ennemi, il devrait aller à la Martinique ou aux USA. Ce n'est pas tout à fait nos propositions. Je ne peux pas faire mieux).

À 17 h 30, le commandant en chef britannique signale : *Si une de mes propositions n'est pas acceptée pour 17 h 30, il faut que je coule vos bâtiments.*

À 17 h 35, la délégation anglaise quitte le *Dunkerque* accompagnée du lieutenant de vaisseau Dufay, qui est de retour à bord à 17 h 50.

À 17 h 56, la Flotte Anglaise ouvre le feu et nos navires reçoivent l'ordre d'appareillage général et de riposter à l'attaque de nos alliés.

Le bombardement anglo-saxon, très nourri, dure de 17 h 56 à 18 h 10. Il nous occasionne les dégâts suivants :

- le vieux cuirassé *Bretagne* est coulé
- le bâtiment de ligne *Dunkerque* est fortement endommagé par quatre projectiles de 380 mm
- le cuirassé *Provence*, touché et incendié à l'arrière, doit s'échouer à la côte, face à son poste d'amarrage initial

- Sur le contre-torpilleur *Mogador*, un obus de 380 mm fait sauter l'arrière du bâtiment au moment où il allait franchir la passe de sortie de Mers-el-Kébir. Ce bâtiment, pris en remorque, va mouiller près de la côte.

Les autres bâtiments, dont le *Strasbourg*, ayant appareillé sous le feu et échappant à la poursuite anglaise, se réfugient, quelques-uns à Alger, les autres à Toulon. Le *Commandant-Teste* qui n'a pas quitté son poste de mouillage est indemne.

Nos pertes en hommes sont de 1 100 tués et quelques dizaines de blessés. Du côté britannique les dommages, indéterminés, sont certainement légers.

Après ce résumé d'un événement historique, je souhaite au lecteur de s'intéresser à un document que j'ai écrit il y a quarante ans.

Août 1980

## **Pièces jointes au préambule**

### **Pièce n°1**

Voici ce que l'amiral Darlan écrivait à l'Amiral Le Luc, le 28 mai 1940 :

*Très secret - Au cas où des événements militaires conduiraient à un armistice dont les conditions seraient imposées par les allemands, et si ces conditions comprenaient la reddition de la Flotte, je n'ai pas l'intention d'exécuter cet ordre.*

*Il conviendrait par suite de donner les ordres suivants qui devront être préparés par vous à l'avance pour pouvoir être lancés en temps voulu.*

*Primo : Si l'Italie est en guerre contre nous et si elle n'est pas partie dans l'armistice, tous les navires de combat devront entreprendre une action à mort contre la flotte ou les ports italiens.*

*Secundo : Ceux qui sortiront du combat se réfugieront dans le port anglais le plus aisé à atteindre et se tiendront prêts à se détruire ou à combattre avec les anglais.*

*Tertio : Si l'Italie n'est pas en guerre, tous les navires de combat, tous les appareils aériens, tous les navires auxiliaires ou de servitude en état de naviguer, devront rallier le port britannique le plus aisé à atteindre.*

*Quarto : Tous les navires susceptibles de traverser l'Atlantique par leurs moyens, par ravitaillement en mer ou remorques, doivent s'efforcer de se rassembler à Halifax, au Canada.*

*Quinto : Les bâtiments n'obéiraient à un ordre de revenir en France ou un port sous l'autorité de l'ennemi, que si l'ordre portait en tête et in fine : « de la part de Xavier François ».*

*Ajoutons que le 17 juin 1940, craignant une ruse des membres de la cinquième colonne, capables de signer de son nom, Darlan précise que la flotte doit obéir uniquement à des messages portant la signature « Xavier 377 ».*

### **Pièce n°2**

Le 18 juin 1940, message de Darlan à tous :

*Le président du Conseil rappelle à tous les combattants qu'aucun armistice n'a été conclu encore. Ils ont donc toujours le devoir de résister de toutes leurs forces. En cas de nécessité, bateaux et avions se replieront en Afrique du Nord. Ceux qui ne pourraient y arriver et qui courraient le risque de tomber entre les mains de l'ennemi après un combat devront se détruire ou se saborder.*

### **Pièce n° 3**

Le 24 juin 1940, l'Armistice est signé et entre en vigueur ce même jour à minuit. A cette date, l'amiral Darlan adresse à tous le message suivant :

*Clauses de l'Armistice sont notifiées en clair par ailleurs. Je profite dernières communications que je puis transmettre en chiffres, pour faire connaître ma pensée à ce sujet :*

*1° - Les navires de guerre démobilisés doivent rester Français, avec pavillon français, équipage réduit français, séjour ports français métropolitains ou coloniaux.*

*2° - Précautions secrètes de sabotage devront être prises pour que ennemi ou étranger, s'emparant d'un bâtiment par force ne puisse s'en servir.*

*3° - Si Commission Armistice chargée interpréter texte décidait autrement que dans paragraphe primo, au moment exécution de cette décision nouvelle, navires de guerre seraient sans nouvel ordre, soit conduits aux Etats-Unis, soit sabordés, s'il ne pouvait être fait autrement, pour les soustraire à l'ennemi. Navires ainsi réfugiés à l'étranger ne devront pas être utilisés à opérations de guerre contre l'Allemagne ou l'Italie sans ordre du Commandant en chef des Forces Maritimes françaises».*

Xavier 377 - 12h.45 - 24.06.40

À noter que le 29 juin suivant, la Commission d'Armistice décidait que le *Dunkerque* et le *Strasbourg* seraient désarmés dans la zone Toulon/Hyères.

À bord de ces bâtiments, le 3 juillet 1940, nous n'étions pas au courant de cette décision.

#### **Pièce n°4**

Aide-mémoire présenté à l'amiral Gensoul par l'amiral Sommerville :

Le 3 juillet 1940

Le Gouvernement de Sa Majesté m'a chargé de vous faire savoir ce qui suit :

Il était entendu que le gouvernement français pouvait entrer en pourparlers avec le gouvernement allemand à condition que, si l'Armistice était conclu, la flotte française serait envoyée dans les ports britanniques pour empêcher qu'elle tombe aux mains de l'ennemi.

Votre Conseil des ministres a déclaré le 18 juin, juste avant de capituler sur terre, que la flotte française viendrait se joindre à la flotte britannique ou se saborderait.

Tandis que le présent gouvernement français considère peut-être que les termes de ses armistices avec l'Allemagne et avec l'Italie sont conciliables avec ces engagements, le gouvernement de Sa Majesté, d'après l'expérience du passé, estime impossible de croire que l'Allemagne et l'Italie ne s'empareront pas, à tout moment qui leur conviendra des navires français, pour les utiliser contre le gouvernement britannique et ses alliés. L'armistice italien prescrit que les navires français retourneront dans les ports métropolitains. Et, d'après l'Armistice, la France est tenue de fournir des unités pour la défense côtière et le dragage des mines.

Il nous est impossible, à nous qui avons été vos camarades jusqu'ici, de laisser tomber vos beaux navires aux mains de l'ennemi, allemand ou italien. Nous sommes déterminés à combattre jusqu'à la fin et, si nous sommes vainqueurs, nous déclarons solennellement que nous restaurerons la France dans sa grandeur et dans son territoire. Dans cette intention, nous devons être certains que les meilleurs navires de la flotte française ne seront pas employés contre nous par l'ennemi commun.

Dans ces circonstances, le Gouvernement de Sa Majesté m'a donné l'ordre de demander à la flotte française actuellement à Mers-el-Kébir et à Oran, de se conformer à l'une des attitudes suivantes :

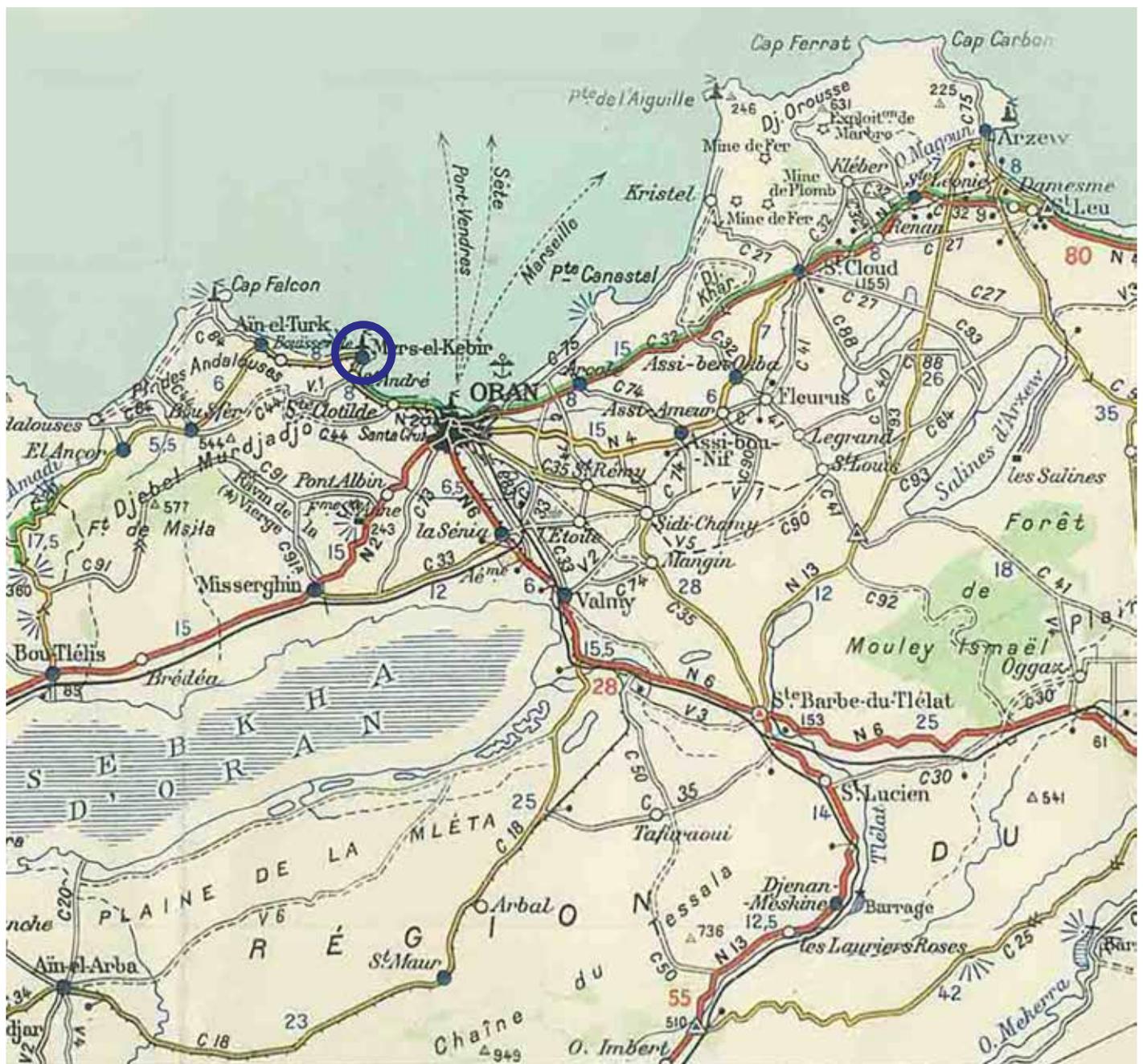
a) - Appareillez avec nous et continuez à combattre jusqu'à la victoire contre les allemands et les italiens.

b) - Appareillez avec équipages réduits sous notre contrôle vers un port britannique, l'équipage restreint sera rapatrié aussitôt que possible.

Si l'une ou l'autre de ces alternatives est adoptée par vous, nous restituerons vos navires à la France à la fin de la guerre, ou bien nous paierons pleine compensation s'ils sont endommagés entre temps.

c) - Si vous vous sentez tenus de stipuler que vos navires ne peuvent être employés contre les Allemands ou contre les Italiens, parce que cela pourrait rompre l'Armistice, alors appareillez avec nous et avec équipages réduits vers un port français des Antilles, par exemple de la Martinique, où ils pourront être désarmés à notre satisfaction ou peut-être confiés aux États-Unis et rester en sécurité jusqu'à la fin de la guerre, les équipages étant rapatriés.

Si vous refusez les offres ci-dessus, avec un profond regret, je dois vous requérir de saborder vos navires dans un délai de six heures. En définitive, faute de ce qui précède, j'ai ordre du gouvernement de Sa Majesté, d'employer telle force qui sera nécessaire pour empêcher vos navires de tomber entre les mains allemandes ou italiennes.



*Mers-el-Kébir, à l'ouest d'Oran*

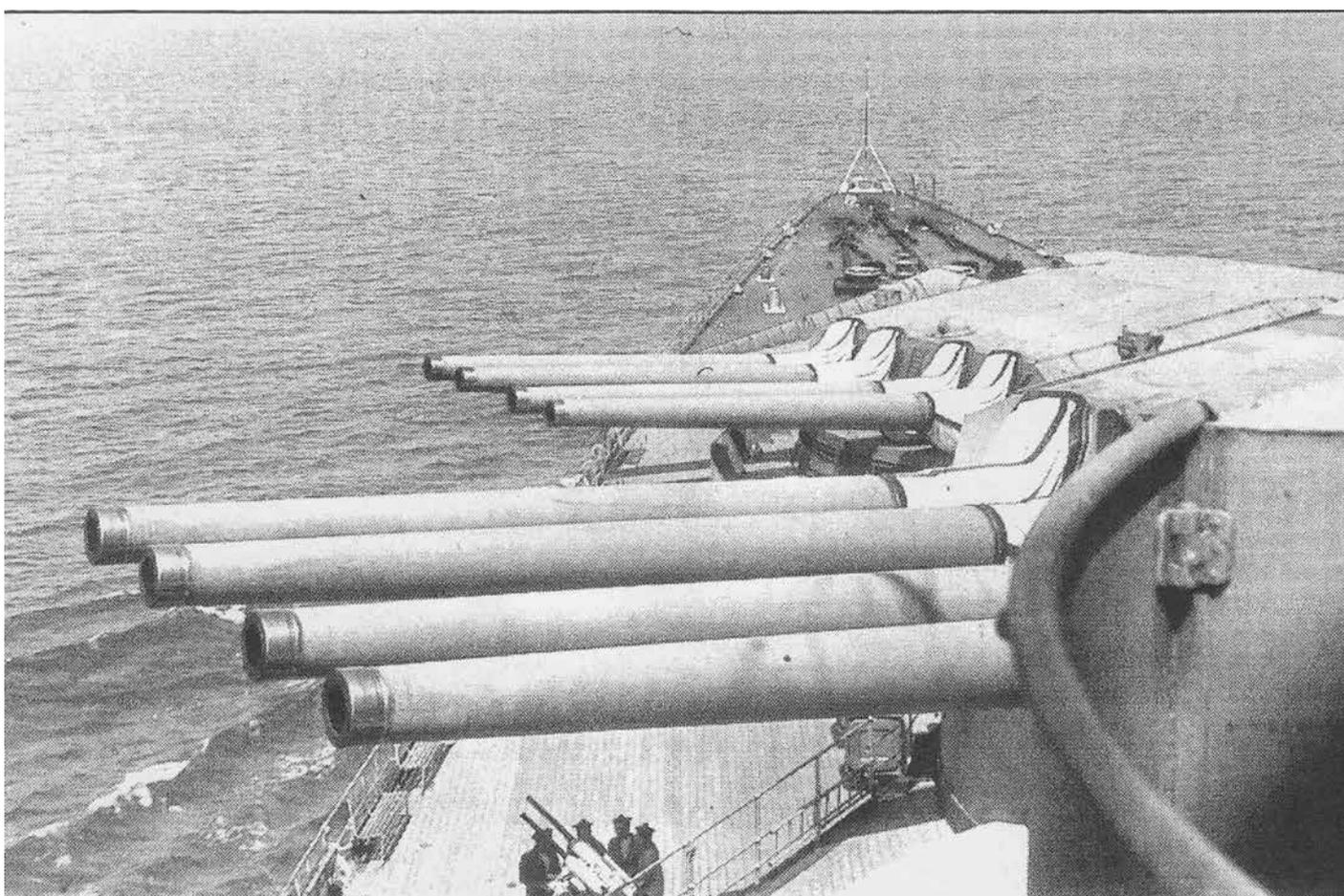
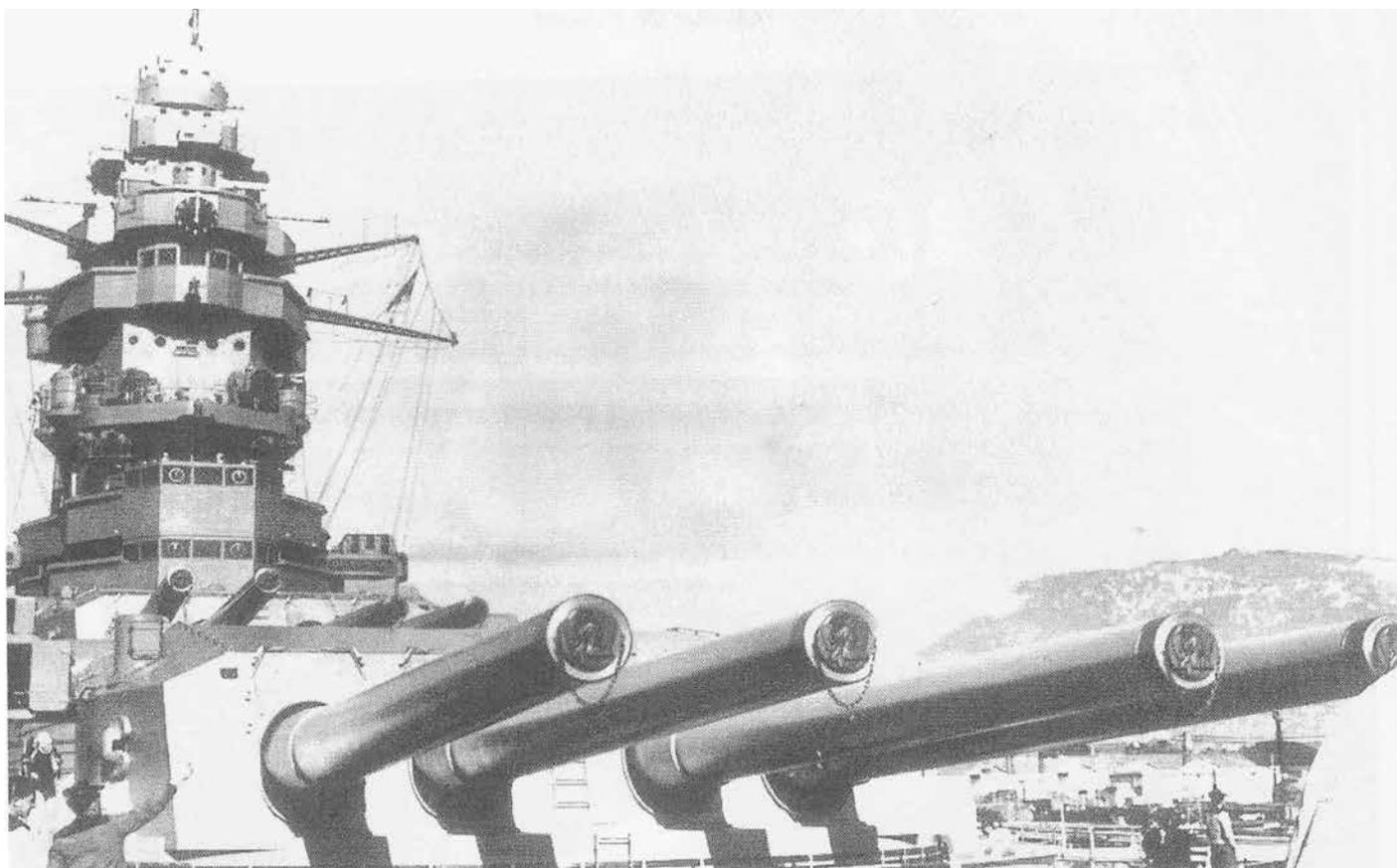


*Le Strasbourg, armé de huit canons de 330 mm et de seize canons de 130 mm contre avions, il pouvait soutenir une vitesse de 28 nœuds et avait 1 400 hommes d'équipage.*

*Longueur hors-tout : 215 m, largeur : 31 m, distance de la passerelle de navigation à l'étrave : 102 m, hauteur de la page avant au-dessus de l'eau : 7,70 m, hauteur du sommet de la tour : 42 m, hauteur de la passerelle de navigation au-dessus du niveau de la mer : 16 m.*

*Il est mis en chantier par les Ateliers et Chantiers de la Loire, à Penhoët, le 25 novembre 1934, lancé le 12 décembre 1936 et mis en service en décembre 1938.*

*Il sera sabordé à Toulon le 27 novembre 1942.*



*Les huit canons de 330 mm et les « Alsaciennes » qui les obturent*

# Quelle étrange histoire !

ou

## Mers-el-Kébir raconté par un combattant

### La matinée du 3 juillet 1940

À la signature de l'Armistice en juin 1940, la Flotte française de l'Atlantique était au mouillage en rade de Mers-el-Kébir, dans les environs immédiats d'Oran. Son corps de bataille était alors constitué par quatre grands bâtiments. C'était tout d'abord le *Dunkerque* et le *Strasbourg*, entrés en service juste avant la guerre. Armés de huit canons de 330 mm et de seize canons de 130 mm contre avions, ils pouvaient soutenir une vitesse de 28 nœuds et avaient 1 400 hommes d'équipage. Voici quelques chiffres donnant une idée de ses dimensions : longueur hors tout 215 m, largeur 31 m, distance de la passerelle de navigation à l'étrave 102 m, hauteur de la page avant au-dessus de l'eau 7,70 m, hauteur du sommet de la tour 42 m, hauteur de la passerelle de navigation au-dessus du niveau de la mer 16 m. Depuis l'armement du *Strasbourg* à Saint-Nazaire en 1937, j'étais, en qualité de capitaine de corvette, l'officier de manœuvre de ce magnifique navire.

Il y avait ensuite la *Bretagne* et la *Provence*, de vieux cuirassés entrés en service en 1916. D'une longueur de 165 mètres, armés de 10 canons de 340 mm, leur vitesse ne dépassait pas 20 nœuds. Ils avaient 1 200 hommes d'équipage. Leur artillerie était excellente, d'une précision remarquable, mais, comme tous les vieux navires, leur puissance d'encaissement s'était effilochée au fil des ans. En somme, c'étaient des engins de guerre très efficaces tant qu'ils n'étaient pas touchés par les coups de l'ennemi.

Le reste de la force navale était constitué par des contre-torpilleurs de différents tonnages.

Depuis la déclaration de guerre, la Force française de l'Atlantique, sous les ordres de l'amiral Gensoul, dont le *Dunkerque* portait la marque de commandement, avait eu une grande activité maritime, aussi bien dans les eaux océaniques qu'en Méditerranée. Au cours des hostilités, elle avait été diversement constituée. Mais, par suite de la dérobade continue des gros navires allemands, elle n'avait participé à aucun engagement. En fait, avec leurs camarades britanniques, les Marins français, par leur présence à la mer, en avaient assuré la maîtrise et le libre emploi commercial, tout en privant leurs adversaires de cet avantage.

À bord du *Strasbourg*, comme sur tous les autres navires de l'escadre, tous avaient suivi avec anxiété le déroulement de la ruée allemande qui avait déferlé sur la France dès le 10 mai 1940. Chaque jour avait amené de nouvelles raisons de craindre, supprimé des motifs d'espérer. On se demandait pourquoi une telle déroute qui nous semblait inexplicable à nous autres Marins. Quelles cruelles désillusions ! On escomptait le miracle, une nouvelle Marne. Au carré des officiers supérieurs, le pasteur protestant, un saint et digne homme, déclarait qu'il nous fallait un Clemenceau pour galvaniser les énergies, et un Déroulède pour claironner le signal de la contre-attaque. Mais on se rendait bien compte, au fil des jours, que cela n'était que de vains mots.

Puis l'Armistice vint, nous immobilisant en rade de Mers-el-Kébir. Notre dernière sortie avait pour

but une éventuelle rencontre avec la flotte italienne, rencontre qui n'avait pas eu lieu. Maintenant la guerre était finie pour nous. Nous vivions dans l'incertitude et dans l'angoisse du lendemain, loin de nos familles en zone occupée, anxieux aussi sur le sort de nos navires, car rien de bien net ne semblait décidé à ce sujet. Certaines conditions allemandes concernant la Marine nous paraissaient même tout simplement irréalisables.

Trois juillet 1940 - Lorsque je monte à 6 h 45 sur le pont du *Strasbourg*, le soleil est déjà haut sur la rade de Mers-el-Kébir. La silhouette de Santa Cruz se profile sur un ciel sans nuage. La tache verte de Sainte Clotilde contraste avec la silhouette pelée des montagnes côtières. La surface de l'eau est lisse comme un miroir, le vent nul. Dans le sud, une buée légère couvre la ville d'Oran toute proche. Une chaude journée d'été s'annonce. Ça et là des mouettes tournent autour des navires de la Flotte française de l'Atlantique dispersés sur la rade.

Les gros bâtiments de combat de l'escadre sont amarrés l'arrière à la jetée et l'avant mouillé sur deux ancres. Ce sont, en allant de la terre vers la sortie sur le large : le *Dunkerque*, la *Provence*, le *Strasbourg*, la *Bretagne* et, à côté de celle-ci le *Commandant-Teste*, transport d'avions de 170 mètres de long, entré en service en 1932. Dans un coin du plan d'eau, vers Saint-André, des contre-torpilleurs : le *Mogador*, le *Volta*, le *Terrible*, le *Tigre* et le *Lynx* sont rangés tels des jouets dans leur boîte. Quelques remorqueurs s'affairent pour des corvées matinales. Les autres unités de la Flotte, des destroyers et des sous-marins séjournent dans le port d'Oran. Un filet pare-torpilles, de plusieurs kilomètres de long, allant du nord au sud, ferme la partie est de la rade. Il est constitué par des mailles relativement serrées, réalisées avec des câbles d'acier. Ancré dans le fond, il était supporté en surface et de place en place par des bouées. Il forme une protection très efficace contre les attaques par torpilles sous-marines, ces engins étant incapables de le traverser. Pour permettre les entrées et sorties de navires, ce filet a une porte constituée par une portion mobile de 100 mètres de long environ, amarrée entre deux bouées. Pour ouvrir la porte, un petit remorqueur rabat la portion mobile après l'avoir détachée d'une de ses bouées. Pour fermer, il exécutait la manœuvre inverse.

Dans les hauts parleurs du bord le clairon sonne l'appel. Fidèle à mes habitudes, je me dirige vers la plage avant où se rassemble le personnel pour y assister à la *mise à l'ouvrage* et y contrôler la distribution du travail à mes équipes de gabiers (gabier est aussi le terme qui désigne l'officier de manœuvre à bord des bâtiments de ligne).

Avant l'Armistice, qui consacre la défaite de la France, j'exécutais avec joie cette première tâche de la journée au mouillage. Mais à présent le ressort est cassé, l'enthousiasme envolé. L'entretien du matériel et l'entraînement soutenu de l'équipage n'ont plus de sens. À quoi tout cela peut-il servir maintenant ? si ce n'est à occuper le personnel, l'empêcher de penser, de discuter et de se laisser aller au découragement. Les familles sont loin en pays occupé. Que deviennent-elles ? L'avenir du pays est désespéré et sans issue. Personne d'ailleurs n'y comprend plus rien. Pourquoi le Gouvernement tout entier n'est-il pas venu en Afrique du Nord ? Il avait déclaré qu'on se battrait jusqu'aux Antilles s'il le fallait, et puis du jour au lendemain il avait, comme disait le bosco : *refilé le saucisson à un militaire*. Peut-être n'était-il pas possible de faire autrement. La Flotte et l'Empire sont, paraît-il, les seuls atouts qui restent au Pays pour atténuer les exigences du vainqueur. Triste rôle pour des Marins. Le plus pénible, c'est de conserver un air serein avec cette désespérance au cœur, de dire que tout s'arrangera, qu'il faut pour l'instant attendre, et qu'il est bon de savoir faire le renard quand on ne peut plus tenir le rôle du lion.

Mais comme on aimerait se raccrocher à quelque chose de moins vague et de plus immédiatement réalisable, au lieu d'endurer dans l'expectative d'un angoissant lendemain. Que deviendra cette

belle flotte de combat au cours d'un armistice dont on ne peut prévoir l'évolution ?

La distribution du travail pour la matinée se passe comme à l'accoutumée. Chaque équipe est avisée de sa tâche. Cela se fait dans la bonne humeur. J'ai soixante-sept gabiers sous mon autorité, depuis le bosco (le premier maître de manœuvre qui a sous ses ordres tous les gabiers jusqu'aux sans spécialités affectés à la compagnie).

La maistrance est excellente et le personnel habile et discipliné. Tous forment à bord une petite famille, travailleuse et particulièrement soudée, vivant à l'écart des autres spécialités : canoniers, électriciens, mécaniciens, etc. La bonne entente règne parmi nous. En fait, je ne commande guère. J'émetts une opinion ou un souhait, cela est aussitôt interprété comme un ordre. Chacun a son libre parler et chacun reste à sa place. C'est vraiment un magnifique groupement, bien rôdé et parfaitement entraîné. Le matériel, très correctement entretenu et exploité, n'est jamais en avaries. Maintenant les clairons sonnent *aux postes de propreté*. Lentement, dans le piétinement sonore des souliers sur le pont de fer, la plage avant se vide des quelques 800 marins qui y stationnent. L'équipage va à ses occupations dans les rires, les interpellations et quelques réparties joyeuses. L'étonnant, c'est que l'ambiance n'est pas morne. Il semblerait que chacun ait la pudeur de ne pas extérioriser ses soucis et ses appréhensions. Je circule quelques instants sur les spardecks, j'assiste à la mise à l'eau des embarcations. Puis, comme la cloche du bord *pique* la demie de sept heures, j'entre au carré des officiers supérieurs pour y prendre mon petit déjeuner.

C'est une pièce confortable, luxueuse même par sa décoration du meilleur goût. Les murs sont ornés de panneaux de laque dus au talent du peintre de marine Guy Arnoux.

La nourriture est excellente et souvent recherchée, car notre jeune cuisinier est de grande classe. Le service, assuré par des maîtres d'hôtel stylés, est très satisfaisant. Quant à l'ambiance des convives, elle a toujours été agréable. D'ailleurs quels que soient les navires sur lesquels j'ai été embarqué précédemment, j'ai apprécié cette vie communautaire, faite de concessions mutuelles entre gens bien élevés et cultivés, aux opinions sur les choses et sur les gens parfois différentes, ce qui fait le charme des conversations.

Quand je rentre au carré, le commandant adjoint, le capitaine de frégate Rosset, s'y trouve déjà avec l'ingénieur en chef mécanicien, Monsieur Marquier. Ce sont tous deux des supérieurs courtois et estimés. Le mécanicien, quoique vivant dans les fonds, est, je ne sais comment, toujours bien renseigné sur les événements extérieurs. Ce qu'il raconte présentement est assez exceptionnel. Une escadre anglaise passe au large, elle est même tout près, aux dires des timoniers de veille, presque sur le parallèle du cap Falcon.

En voilà qui ont de la veine, ajoute-t-il, ils doivent courir à la recherche de la flotte italienne. Mais pourquoi traînent-ils si près d'Oran ?

À cette hypothèse, je réponds : *Sans doute savent-ils que des navires ennemis opèrent dans les parages. Quelle chance si on peut assister à un combat naval et au bain forcé de quelques fascistes. Cela vaut la peine d'aller voir.*

Aussi j'ingurgite rapidement mon petit déjeuner et je monte prestement dans la tour (les passerelles du Strasbourg constituent un ensemble de plusieurs étages superposés, assemblés dans une véritable tour qui porte à sa partie supérieure les télépointeurs d'artillerie. La hauteur de la passerelle de navigation au-dessus du niveau de la mer est de 16 m. Celle du sommet de la tour est de 42 m.

À la passerelle de veille, les timoniers ne sont pas seuls car, parmi ceux qui ont leurs postes de propreté dans les parages, les curieux ne manquent pas, qui viennent donner un rapide coup

d'œil sur le paysage. Dans la légère brume matinale, on distingue au large un groupe important de navires de guerre, mais la faible visibilité rend toute identification impossible. À la jumelle j'essaie de me faire une opinion. Il y a bien des bâtiments de ligne et aussi des *ships* de plus faible tonnage, l'escorte évidemment de ces mastodontes. Impossible de déterminer, à la vue, si ce sont des britanniques ou des italiens. Mais ce sont sûrement des Anglais, car un destroyer de cette nationalité, engagé dans la baie, se dirige à bonne vitesse vers l'entrée de la rade de Mers-el-Kébir. Un quartier-maître fourrier, qui se trouve là je ne sais comment, prétend qu'il vient débarquer des blessés dont l'état doit être grave. Evidemment, il n'en sait rien et il se l'imagine. Il n'empêche que cela est un peu incompréhensible et certainement hors de l'ordinaire.

Pendant ce temps, la force navale semble mettre le cap vers le nord, elle disparaît dans la crasse qui barbouille l'horizon au ras de l'eau.

Et voilà huit heures avec le cérémonial d'usage des couleurs. Je descends sur les ponts où diverses occupations m'attendent, puis je vais travailler dans ma cabine. Les grands soucis sont pour mes chefs. Les miens sont plus terre à terre et se limitent à la bonne marche du service dont je suis chargé. Cela me suffit d'ailleurs.

8 h 50 - Je me rends sur la plage arrière où dans dix minutes sera célébrée une messe pour les morts de cette guerre si tristement terminée. Un autel a été dressé sous les volées de la tourelle des canons de 130 mm. Une partie de l'équipage commence à prendre place sur les bancs disposés à cet effet. Quelques officiers, groupés près de la coupée bâbord, sont déjà là, devisant entre eux. Le destroyer anglais est mouillé à l'entrée de la passe devant les filets de protection contre les torpilles. Sa coque bien propre, miroite au soleil. C'est HMS *Foxhound*. Le bruit court qu'il y a à son bord le capitain Holland, de la Royal Navy.

— *Je l'ai bien connu*, explique le commandant adjoint, *quand il était attaché naval à Paris. C'est un chic type qui parle parfaitement le français. Je vais tâcher de l'inviter à déjeuner.*

Une vedette du *Dunkerque*, le navire amiral portant la marque du vice-amiral Gensoul est allé, dit-on, accoster le *Foxhound* durant un certain temps. On sait maintenant quels sont les navires britanniques qui croisent au large. Il y a le *Hood*, le plus grand bâtiment de guerre du monde, dont la vitesse maximum est de trente nœuds. Il est renforcé de la *Résolution* et du *Valiant*, vieux cuirassés datant de la première guerre mondiale, capables de faire vingt nœuds à tout casser. Tous trois sont armés de canons de 380 mm tirant des obus de neuf cents kilos. Certains disent qu'il y a aussi trois croiseurs dont l'*Enterprise* et l'*Aréthusa*. Enfin, plus loin dans l'ouest, croiserait le porte-avions *Ark Royal*. C'est une magnifique unité toute neuve, entrée en service en 1938, ayant plus de 200 mètres de long, d'une vitesse maximum de trente nœuds. A cela s'ajoute un certain nombre de destroyers. Une belle flotte en vérité ! C'est, paraît-il, le sémaphore du cap Falcon qui l'a identifiée.

Un officier fait remarquer que cette armada ne fait pas que passer, mais qu'au contraire elle patrouille au large. C'est Mers-el-Kébir qui semble l'intéresser et c'est bizarre ! Décidément, ce sont des constatations qui sortent de l'ordinaire.

Le capitaine de vaisseau Collinet, commandant le *Strasbourg*, paraît sur la plage arrière. Il parle un instant avec l'officier de transmission, le lieutenant de vaisseau Corre, puis rentre dans ses appartements.

9 heures - Le personnel prend place pour assister au service religieux, l'aumônier revêt devant l'autel ses habits sacerdotaux. Long moment d'attente. Et voici le commandant en second. Il annonce que la cérémonie est décommandée et que le bâtiment doit prendre immédiatement les

dispositions de combat. L'assemblée quitte ses places et s'interroge ? Quelle nouvelle sensationnelle peut justifier un ordre aussi impératif ? À 8 heures, dit-on maintenant, le bord a intercepté un message adressé par le *Foxhound* au *Dunkerque*. Il y était expliqué que la Flotte britannique qui croisait au large d'Oran était venue accueillir l'Escadre française qu'elle espérait voir se joindre à elle. C'est une proposition inattendue, mais qui ne manque pas d'attrait. Que s'est-il passé depuis ? Nul n'en sait rien, si ce n'est que l'amiral vient d'ordonner de prendre les dispositions de combat. En fait, il est certain que les déplacements de la force anglaise que nous apercevons a pour but de croiser au large de la baie d'Oran, en attendant que nous appareillions avec elle. Très bien. Mais alors pourquoi nous faire mettre en condition de combattre immédiatement, la prise rapide des dispositions d'appareillage suffirait, car en temps de guerre ceci ne va pas sans cela, et ceci est plus long à réaliser que cela.

En effet, sur tous les bâtiments les chaudières de propulsion sont éteintes. Quoique les premières mesures de démobilisation soient commencées, tous les navires ont le grand plein de mazout et aussi celui des munitions. En somme, nous, le *Strasbourg* par exemple, il nous faut compter six heures avant d'être capable d'appareiller avec la totalité de nos moyens, la longueur de ce délai étant due au temps nécessaire pour mettre en pression les chaufferies.

Quoiqu'il en soit, dans tout le bord, le personnel des différentes spécialités s'affaire pour exécuter l'ordre de son commandant. Pour les gabiers que je dirige, la tâche est simple et bien connue. Elle comporte notamment le hissage des embarcations et des vedettes au fur et à mesure de leur retour de corvée, la disposition du matériel de manœuvre sur les plages avant et arrière, le balancement des guindeaux et du cabestan et, plus tard, de l'appareil à gouverner et surtout la remise en soutes des tentes actuellement en place au-dessus des ponts pour abriter le personnel des ardeurs du soleil. Ce dernier travail est le plus long et le plus pénible, car les tentes, plus importantes que celles du cirque Pinder, ont une superficie de quelques 6000 mètres-carrés.

Une vive animation régnera à bord toute la matinée. Le service *machines* allume ses chaudières, les canonnières s'affairent autour de leurs pièces et les tourelles deviennent bruyantes et sonores. Les conversations vont aussi bon train. Les uns interrogent, d'autres donnent à leurs compagnons de travail une appréciation gratuite et personnelle sur la situation. L'opinion générale est qu'il est difficile de comprendre, encore plus d'expliquer. Je ne sais moi-même que penser. Une supposition me vient bien à l'esprit, mais si vague et tellement monstrueuse qu'il est ridicule de l'extérioriser. Sur le pont des embarcations, un second maître électricien affirme que la flotte française va appareiller en opérations de guerre avec les anglais. Il espère que, ceci fait, on reviendra toucher Mers-el-Kébir, car il a chez la blanchisseuse, à Oran, un paquet important de linge sale, et avec le prix actuel des chemises et des caleçons, ce n'est pas le moment de semer ses sous-vêtements dans les différents ports méditerranéens. D'ailleurs, on vient de recevoir l'ordre de l'amiral d'allumer tous les feux le plus rapidement possible. C'est, pour cet officier marinier, la confirmation matérielle de ses suppositions. Il faut même qu'on envisage des opérations urgentes pour qu'on s'affaire autant dans la mise en pression des chaudières.

Une vedette du *Dunkerque* se dirige à nouveau sur la passe. Elle transporte un officier, mais je suis trop loin pour l'identifier. L'embarcation accoste le *Foxhound*. Elle séjourne un moment le long du destroyer, puis rejoint son bord.

Un gabier de la plage avant prétend qu'elle a transporté l'amiral, mais il se rétracte promptement devant l'incrédulité générale.

Maintenant les ventilateurs de chauffe ronflent dans les manches à air. Une abondante fumée noire

sort par intermittence des cheminées des bâtiments amarrés dans le port de Mers-el-Kébir. Dans les fonds du *Strasbourg* on travaille ferme, les gyrocompas sont lancés, les dynamos ronronnent doucement. Les équipes de sécurité font leurs rondes de vérification et les charpentiers ferment les hublots en mettant les tapes en place. L'équipage a pris, sur ordre, le service par bordée aux postes de veille. La DCA est armée et les tourelles approvisionnées en projectiles et en munitions. Ça devient sérieux. Craindrait-on une attaque navale ou aérienne italienne ?

L'escadre britannique croise toujours au large, à 15 ou 20 kilomètres, faisant route soit à l'est soit à l'ouest, tantôt bien visible, tantôt disparaissant dans de petits bouchons de vagues brumasses. Un ou deux avions de l'*Ark Royal*, hauts dans le ciel, semblent surveiller en permanence la baie oranaise.

D'ailleurs les évènements se précisent. Le *Dunkerque* signale à tous les navires : *Flotte anglaise est venue proposer un armistice inacceptable. Soyez prêts à répondre à la force par la force.*

Je me demande à quels pourparlers se réfère ce message ? Et d'abord de quel armistice s'agit-il ? Des décisions aussi importantes que celles concernant un armistice se prennent à l'échelon gouvernemental. Et pourtant il semble patent qu'il s'agisse de rapports directs entre l'amiral anglais et celui du *Dunkerque*. Les négociations en cours doivent se cantonner, de ce fait, dans des limites étroites, mais lesquelles ? Quant à l'emploi de la force, ce n'est sûrement qu'un bluff. Et d'ailleurs pour s'opposer à quoi, à quel débarquement ou à quelle capture ? Supposition grotesque et pourtant envisagée. Il y a bien ce message de 8 heures du matin du *Foxhound*, mais ne l'ayant pas vu, je n'en connais la teneur que par ouïe-dire. Il y est question du ralliement des navires français à la Flotte anglaise. Cela me semble un geste magnifique et gros de conséquences, cependant que la décision relève du Haut Commandement. Il y a sûrement des choses que les modestes exécutants que nous sommes ignorent.

Les conversations du déjeuner au carré apporteront sans doute des précisions. Il me tarde d'y être. La matinée touche à sa fin. Une légère brise de mer tempère à peine la chaleur lourde de cette belle journée d'été. La terre proche est calme et sereine. Quel splendide spectacle que ce cirque imposant de montagnes qui borde la partie ouest de la baie. Sur les bâtiments, la préparation au combat se réalise point par point, dans l'ordre et à la cadence prévue par des instructions maintes fois exécutées.

Sur message de l'amiral, les deux hydravions du *Strasbourg* sont débarqués et conduits sur bouées dans un coin de la rade. Ces appareils sont des Loire de médiocres performances aéronautiques, mais comparables à celles des *Swordfish* de l'*Ark Royal*. À la mer, le bâtiment lançait son aviation par catapulte. On se propose aujourd'hui de la faire décoller du plan d'eau de Mers-el-Kébir pour toutes missions d'observation et, en particulier pour le réglage du tir.

La Flotte française se prépare indubitablement à combattre, mais qu'il doive y avoir combat ne vient raisonnablement à l'idée de personne. C'est là une hypothèse qu'on n'envisage même pas. Au contraire, parmi les officiers rencontrés sur les ponts, tout le monde est persuadé que les discussions en cours, dont on ignore la teneur, trouveront un terrain d'entente satisfaisant et raisonnable.

Et voici que les cloches de l'église de Mers-el-Kébir sonnent l'Angélus. Le *Foxhound*, parlementaire énigmatique, lève l'ancre et met, à bonne vitesse, le cap sur le large, vers l'escadre britannique qui croise toujours de l'ouest vers l'est et de l'est vers l'ouest. Je contemple un instant ce destroyer porteur de si graves secrets. Puis je descends déjeuner au carré des officiers supérieurs.

# Le déjeuner sous la menace des canons

— *À l'amende le capitaine gabier, crie le toubib à mon entrée dans le carré. Vous arrivez à la fin des hors-d'œuvre et vous allez encore dire, ajoute-t-il en riant, que les nombreuses et importantes occupations en sont la cause.*

— *Pas du tout, cher ami, si je suis en retard, cela prouve tout simplement que je ne suis pas le premier venu.*

— *Je crois avoir lu ça dans l'almanach Vermot, déclare l'ingénieur mécanicien d'escadre, débonnaire président de carré, allez, asseyez-vous et dites-nous les dernières nouvelles.*

— *Ma foi, Messieurs les officiers de l'état-major, je comptais sur vous pour les apprendre. Je puis cependant vous annoncer que le Foxhound vient d'appareiller et notre commandant adjoint n'aura pas le plaisir de déjeuner aujourd'hui avec son ami le captain Holland. Mais où en sont les négociations de la matinée entre notre amiral et celui du large ?*

— *Nous n'en savons pas grand-chose, réplique le capitaine de frégate canonnière, sinon que ceux du large, comme vous dites, nous proposent de nous rallier à eux, mais dans des conditions jugées inacceptables. Et j'ai l'impression qu'à ce sujet on se menace mutuellement d'en venir aux coups !*

— *Ce serait une conclusion absurde* estime le Commissaire.

— *J'en suis persuadé, rétorque quelqu'un, et il y a peu de chances pour qu'une pareille éventualité se produise. Mais même si les probabilités en sont minimales, les conséquences seraient telles, si elle se réalisait, que l'amiral a raison de prendre ses dispositions comme si elle devait avoir lieu.*

La conversation devient générale, chacun développant hypothèse originale ou supposition personnelle. Ces messieurs sont d'accord pour estimer que l'Angleterre est en droit d'être ulcérée de voir la France, abandonnant la partie, signer un armistice séparé. Nous avons promis de rester unis jusqu'au bout, et nous ne tenons pas notre promesse. D'un autre côté, nous pouvons dire qu'avant d'être mis knock-out, nous n'avons guère été aidés par nos alliés, et qu'en particulier les Britanniques ne se sont pas conduits très correctement à Dunkerque, en abandonnant nos armées à leur triste sort. Quoiqu'il en soit, il est navrant de laisser la Royal Navy continuer seule la lutte sur mer. L'entente entre nos deux marines avait été excellente durant ces dix mois de guerre et notre supériorité sur l'adversaire écrasante. Mais la signature de l'Armistice n'est pas l'œuvre des marins français, elle est le fait d'un militaire qui ne les aime point, et le leur a manifesté dans les années précédentes, à plusieurs reprises.

Nos hommes d'État ont manœuvré fort habilement pour refiler le pouvoir au vainqueur de Verdun. Le carré est unanime pour convenir qu'ils ont fait ce qu'ils ont pu. Ils ont, sans doute la mort dans l'âme, appelé un vieux Maréchal de France pour dénouer une situation qui les dépassait. Leur effacement est la preuve que l'Armistice était inéluctable, sinon Monsieur Lebrun et Monsieur Paul Raynaud, aidés par Monsieur Herriot, président de la Chambre des Députés, et Monsieur Jeanneney, président du Sénat, n'auraient pas abandonné le pouvoir et seraient venus en Afrique du Nord pour continuer la lutte. Ç'aurait été un jeu pour notre Marine de guerre réunie, de transporter en toute sécurité et en un seul voyage, de Marseille à Alger, le président de la République, le Gouvernement, le Parlement et les ministères.

— *L'Armistice est peut-être une nécessité, opine le pasteur protestant, mais il consacre la*

défaite de la France. Il est peut-être un moindre mal dans le présent, mais il nous réserve un avenir redoutable. La guerre est loin d'être finie et je trouve humiliant pour mon Pays d'en attendre le résultat pour savoir s'il devra composer avec son vainqueur ou vouer une reconnaissance éternelle à celui qui l'en aura délivré.

— L'Armistice est une position instable, ajoute quelqu'un. On ne reste pas indéfiniment le derrière entre deux selles. Tôt ou tard, il nous faudra choisir et prendre parti pour les Anglais ou pour Hitler. Le jour où la question se posera, et il ne se passera pas six mois d'ici là, la décision ne sera pas douteuse.

— Bien sûr, constate un officier très distingué, mais le moment de cette décision, dans le sens que nous pensons tous, appartient à notre Gouvernement et non pas à Monsieur Churchill. Le Premier anglais n'est pas qualifié pour se poser en champion des intérêts de la France, et quand l'amiral d'en face nous propose de nous rallier à lui, il y va un peu fort. Dans le malheur sachons rester unis, c'est la dernière carte qui nous reste. La neutralité de la Flotte et de l'Empire représente un moyen d'atténuer les exigences de ceux qui occupent nos villes et nos champs, et d'influer sur leur comportement. Où irions-nous, si chacun tirait de son côté et n'en faisait qu'à sa tête ?

— En somme, c'est le principe même du ralliement à une escadre anglaise, sur la seule invite de son Amiral, que vous n'approuvez pas ? questionne le commissaire.

— Oui, et remarquez que nous ne connaissons ni les conditions ni les modalités de cette invite. Nous supposons seulement que cette proposition est accompagnée d'une menace, ce qui n'est pas fait pour nous la faire accepter, car alors on pourrait dire que la peur est la raison première de notre ralliement. Mais je parle comme si la décision était de mon ressort, et je m'en excuse.

— Tout cela est bien compliqué, conclut l'aumônier qui raffolait des choses simples.

— C'est là votre opinion Monsieur l'Abbé, réplique le président du carré, mais je vois, moi, la chose plus simplement. Tôt ou tard nous devons reprendre la lutte. C'est à notre Gouvernement à nous en donner l'ordre, c'est aussi mon avis. Mais je souhaite, en ce qui nous concerne, qu'il le fasse le plus tôt possible, pourquoi pas aujourd'hui-même par message chiffré. Quant à la menace anglaise, je n'y crois guère. Elle se matérialiserait comment ? Quelqu'un envisage-t-il que le Hood nous tire dessus par exemple ? Personne, n'est-ce pas ? Alors !

Le silence se fait brusquement. Il est douze heures quarante. Sur le pont, au-dessus du carré, un piétinement prolongé indique qu'il y a dans cette partie du navire une activité nouvelle. Puis peu à peu tout se tait. D'ailleurs le repas touche à sa fin. Quelques attardés finissent leur dessert, pendant que les maîtres d'hôtel desservent la table dans un tintement de verres et de vaisselles.

L'ingénieur mécanicien, chef du service machines, entre sur ces entrefaites et annonce que les turbines viennent d'être balancées et qu'elles sont conservées à « trente minutes » (cela veut dire que les turbines et tout leur ensemble sont maintenues dans un état tel que l'on peut les utiliser dans des conditions normales une demi-heure après en avoir donné l'ordre). Bravo, approuvent en connaisseurs, un grand nombre d'officiers car, en un temps exceptionnellement court, les chaudières ont été mises en pression et les machines en état de marche. Évidemment, une telle précipitation serait néfaste à une bonne conservation du matériel si elle était souvent répétée. Mais, en la circonstance, elle se justifie parfaitement. Cela prouve d'ailleurs que toutes les précautions sont prises donc que la situation peut, d'un moment à l'autre, devenir sérieuse.

Les officiers quittent la table et passent au fumoir prendre le café. C'est une pièce confortable,

attenante à la salle à manger, dont elle est séparée par une grande baie munie d'un lourd rideau de couleur fauve. Chacun s'installe. Autour des petites tables et sur les banquettes, les convives se regroupent à peu près chaque jour de la même manière. Bien sûr, il n'y a pas de clans mais il y a des affinités dues à l'âge ou aux occupations, affinités que l'on trouve toutes naturelles.

Un Fusilier apporte la copie d'un message que le commandant du *Strasbourg* adresse à l'amiral. Il rend compte que le bâtiment est prêt à combattre et qu'il ne modifiera pas son amarrage sans ordres.

Tout en dégustant ma tasse de café, je pense une fois de plus que ça devient sérieux, de tels préparatifs ont tout de même leur raison d'être. L'hypothèse d'un engagement est monstrueuse mais valable.

— *Je n'ai pas votre optimisme*, dis-je en m'adressant au président du carré. *Nelson a bien coulé la flotte danoise en rade de Copenhague, vers le début du Siècle dernier, dans des conditions qui relèvent de la piraterie pure et simple.*

— *Je n'aime pas les exemples historiques*, réplique l'interpellé. *Et puis Nelson était un impulsif qui, je crois, agit en la circonstance contrairement aux ordres généraux de Gouvernement. L'amiral qui a son pavillon sur le Hood n'est pas Nelson, sinon ça se saurait. Il doit procéder suivant les instructions de Londres, en se conformant à un scénario précédemment établi.*

— *Je ne vois pas pourquoi les Britanniques tenteraient de nous couler au mouillage*, ajoute quelqu'un. *Je ne parle pas de ce qu'un tel geste aurait de révoltant pour notre Pays, le coup de poignard dans le dos des Italiens nous suffit. Je me demande simplement pourquoi ils en arriveraient à cette extrémité. Elle aurait pour conséquences immédiates de nous mettre plus ou moins en guerre contre nos alliés, de leur rendre hostile notre Empire et nos marines de guerre et de commerce. Que craignent-ils de nous ? Ils ne pensent tout de même pas que nos navires pourraient tomber entre les mains des frisés, non ? Ce serait révoltant et injurieux à la fois.*

Tout le monde écoute sans mot dire, sans doute personne n'a envisagé le présent problème sous cet angle. Au contraire, certains d'entre nous savent que des ordres formels de sabordage ont été donnés secrètement par notre Amirauté, ordres exécutoires en tous temps, en tous lieux et en toutes circonstances, pour empêcher la flotte de tomber aux mains de l'ennemi.

— *Eh bien, supposons que ce soit cela qu'ils redoutent*, continue l'orateur. *Une telle appréhension ne justifie pas un geste aussi inconsidéré et aussi terrible de conséquences, car ils ont un autre moyen pour se prémunir contre une pareille éventualité. Ils peuvent à juste titre prétendre s'opposer à notre appareillage pour rallier nos ports d'attache, puisque c'est là que nous devons être désarmés, si l'on en croit les conditions d'armistice, et c'est, entre parenthèse, une belle gourderie, car vous nous voyez, nous le Strasbourg et le Dunkerque, passant Gibraltar, longeant les côtes ibériques et traversant le golfe de Gascogne pour nous rendre à Brest qui est officiellement notre port d'attache ? Nous aurions bonne mine, je vous jure. On ne trouvera personne pour aller se mettre dans la gueule du loup. Allez en parler au commandant un peu pour voir et écoutez bien ce qu'il vous dira pour venir me le répéter. Aussi, de négociations en tractations, est-il possible que les Britanniques finissent par nous mettre en demeure de ne pas quitter le mouillage de Mers-el-Kébir et d'y effectuer nos opérations de désarmement et de démobilisation. Ce serait pour nous un excellent prétexte pour ne pas exécuter à la lettre les conditions d'Armistice.*

— *C'est un pronostic*, dit en souriant le capitaine de frégate canonnière. *S'il se réalise, je conviendrai que vous avez une certaine aptitude à lire dans le marc de café.*

Quant à moi, je pense que tout cela est parler pour ne rien dire. Faute de renseignements suffisants,

mes camarades ont échafaudé des hypothèses. Sans doute même n'ont-ils pas extériorisé leurs pensées. Nous connaissions tous dans ses grandes lignes les conditions de l'Armistice concernant la flotte française, à savoir qu'à l'exception des navires nécessaires pour la sauvegarde de nos intérêts dans notre Empire colonial nos bâtiments de guerre devaient être démobilisés dans leur port d'attache. Nous étions tous persuadés que rallier ceux-ci en territoire occupé par l'ennemi était une prescription moralement et matériellement irréalisable et que, de ce fait, elle donnerait lieu à modification.

Mais je retiens de cette controverse que des hostilités sont possibles, et qu'il faut que j'y réfléchisse pour agir correctement en ce qui me concerne, si par hasard on en arrive à cette extrémité.

Le carré se vide lentement de ses occupants. La Garde Nationale (ce terme désigne tous les officiers ou assimilés qui ne sont ni officiers de vaisseau, ni ingénieurs mécaniciens, c'est-à-dire les médecins, les commissaires, les ingénieurs des constructions navales, etc.) reste assise dans le fumoir, continuant la discussion. L'aumônier qui, par tempérament, aime s'en remettre à la providence, constate une fois de plus combien la situation est compliquée et difficile

Pour remonter le moral, il suggère à la noble assemblée qu'elle vient peut-être de terminer son dernier repas sur cette terre.

— *Mais non, Monsieur l'Abbé.* Dit d'un air goguenard le médecin-chef. *Vous venez simplement de déjeuner sous la menace des canons.*

— *Après tout c'est vrai ça,* murmure à l'oreille d'un des maîtres d'hôtel le garçon d'office qui l'aide à desservir, *non loin de moi, quand je le raconterai plus tard à mes enfants, ils ne voudront pas me croire. C'est comme la fois où, sur une plage de Syrie, un petit requin m'est passé entre les cuisses, et...*

— *Ça va,* raille l'autre. *Fais ton boulot. Je la connais ton histoire, tu me la racontes tous les mardis.*



*Les croiseurs Dunkerque, Provence, Strasbourg et Bretagne et le Commandant-Teste, au mouillage à la jetée nord le 3 juillet 1940 au matin*

# Le mouillage des mines dans la passe

En sortant du carré pour remonter sur le pont, je constate à ma montre qu'il est 13 h 05.

— *Fais ton boulot* vient de dire le maître d'hôtel à son acolyte. Ce Marin que seule sa tâche préoccupe a bien raison. Trêve de gibernages et d'hypothèses. Pour l'instant il s'agit de remplir correctement ses fonctions et de se rendre compte où en sont les préparatifs ordonnés.

Je me dirige d'abord sur la plage avant. Les chaînes de mouillage, alignées correctement, propres et luisantes, y exhalent une bonne odeur de coaltar. Tout y est en ordre, paré à fonctionner. Trois gabiers, le bonnet rabattu sur les yeux, manches retroussées, vaquent à de menus rangements et fument la cigarette en devisant. Sur le pont milieu, les flèches des grues sont à leurs postes de mer, les embarcations ont leur saisine en place. Le personnel fait une ultime propreté des chaloupes et des vedettes, rince les coques pour ôter les salissures à la flottaison, pendant que les mécaniciens terminent la vidange des réservoirs à combustible. Sur la plage arrière, sous l'action du soleil, l'huile de lin suinte doucement des aussières d'amarrage en fils d'acier qui relient la poupe du navire au quai, le menu matériel d'appareillage est en place et un filin d'abaca, lové près du fût de la catapulte d'aviation, étale sa grosse pelote jaune sur la blancheur immaculée du pont en bois. Continuant mon inspection, je prends l'ascenseur pour me rendre sur la passerelle de navigation dans la Tour. Le personnel de la bordée de veille y est à son poste. Un mot avec l'un, puis avec l'autre, pour être certain que tout est correct. Le gyrocompas, lancé au cap il y a plusieurs heures maintenant, fonctionne exactement, de même les répéteurs sur les ailerons. Les cartes et documents nautiques sont étalés sur les tables de navigation. Par moment, on entend le bruit caractéristique d'une cartouche circulant dans le circuit pneumatique qui distribue messages et papiers divers aux différents étages de la Tour. Par téléphone les compartiments du guindeau du cabestan, de la barre, et du poste central, rendent compte que les appareils sont en fonction ou *parés à marcher* et qu'il n'y a rien à signaler.

Satisfait, je m'arrête un moment sur un des ailerons pour jouir du splendide coup d'œil que m'offre sous mes pieds le pont du *Strasbourg* de l'étrave jusqu'à la poupe. Vraiment ce navire est magnifique, propre comme un bijou, avec une impression de puissance élégante et d'ordre parfait qui sont la manifestation d'une bonne mise au point et d'un excellent entraînement. Quel superbe bâtiment de combat ! Dire qu'on a tant travaillé pour arriver à ce résultat et qu'on est là, dans une situation paradoxale, hors de la guerre qui continue.

Pour écarter de mon esprit cette amertume et pour tuer le temps, je redescends sur le pont où j'ai vu des gabiers occupés à rouler les derniers morceaux de tente avant de les descendre en soute. J'y retrouve le premier maître de manœuvre Ogor, mon fidèle bras droit. Petit de taille, d'une certaine corpulence, le poil noir et dru et les yeux malicieux, le bosco est un solide Breton à la faconde méridionale et d'une exubérance dynamique. Serviteur dévoué et discipliné, il sait, au moment voulu, extérioriser dans un langage d'une verdeur toute maritime, de justes appréciations frappées au coin du bon sens sur les choses comme sur les gens et cela sans s'embarrasser dans des subtilités qui sont le cadet de ses soucis. Il est bien né pour faire une carrière sur la plage avant et non dans la diplomatie.

— *Les gabiers, dit-il, en ont mis un bon coup Commandant. Encore ces quelques morceaux de notre sacrée tente, à descendre, et ça y est, tout est fini. C'est pas encore nous qui serons les derniers parés. Une fois de plus, les canonniers, qui sont marins comme mes bottes, peuvent venir en prendre de la graine. Et, toisant d'un œil soupçonneux deux matelots sans doute de la*

spécialité incriminée qui déambulaient non loin de là, il ajoute à haute voix : *C'est d'ailleurs curieux qu'on rencontre toujours des lascars de cette race à flâner sur les ponts. C'est à croire... mais passons, je me comprends. Bref, Commandant, la manœuvre est prête à toutes éventualités, comme ils causent. Mais je voudrais bien savoir ce qu'ils entendent par-là, à mots couverts...*

— *Peut-être des événements historiques*, dis-je en riant, *peut-être un jour comme bien d'autres, sans rien de sensationnel !*

— *Ouais*, murmure Ogor, *il est difficile d'être prophète*. Puis, se retournant vers les gabiers : *Alors les gars, on profite que je cause avec le Commandant pour souffler un peu, les mains où je pense. Voulez-vous bien vous remuer au lieu de rester là, plantés comme un grand mât à sec de toiles.*

— *Patron*, répond un des interpellés le bras tendu vers Santa Cruz, *regardez les avions*.

Tous se retournent vers la direction indiquée. Venant de l'est, cinq biplans britanniques, des *Swordfish*, à très basse altitude, lâchent dans la passe des masses noirâtres qui amerrissent dans des gerbes d'éclaboussures. Personne ne dit mot, tandis que les appareils, après avoir effectué un virage serré, repartent vers où ils sont venus dans les vrombissements de leurs moteurs plein gaz. Chacun les suit des yeux avec une angoisse indéfinissable.

— *Qu'en pensez-vous Commandant ?* interroge Ogor au bout d'un certain temps.

— *Ce sont certainement des mines magnétiques que les anglais viennent de mouiller au milieu de la porte du filet, c'est dire qu'ils espèrent nous interdire la sortie vers le large, sous peine de sauter au passage sur ces engins. Ça promet.*

— *Cast*, ricane le bosco, *mon pauvre père avait bien raison de dire qu'il n'était pas Dieu possible, dans quelque port qu'on aille, de trouver plus salopards que ces damnés britishs. Je le confirmerai à mes enfants. N'empêche qu'on les emmouscaille ces « Youms ». Allez les gars, descendez-moi ces tentes en soutes et en vitesse* (chez les Marins français le mot *youm* désigne les Anglais).

À peine cette péroraison énergique se termine-t-elle, dans l'approbation générale des gabiers présents, qu'un planton arrivant tout essoufflé, me prie de monter sur la passerelle de navigation où le commandant du *Strasbourg* me demande.

Il est 13 h 40.

Depuis neuf heures du matin, je n'avais pas vu mon chef direct, le capitaine de vaisseau Collinet, maître à bord après Dieu de ce puissant navire, et dénommé *Le Pacha* par les officiers, comme il est de tradition sur tous les bâtiments de la République Française. Il avait fallu ces événements exceptionnels pour qu'il en soit ainsi, car le chef du service manœuvre est également le chef du secrétariat du commandant, et, en temps normal, tous les jours, vers onze heures, au mouillage, je lui présentais le courrier et les pièces à signer.

Homme de grande taille et légèrement corpulent, se tenant bien droit, quelques tics dans le visage et des cheveux argentés rejetés en arrière, le capitaine de vaisseau Collinet avait une belle prestance, avec une certaine allure condescendante de grand seigneur. C'était un marin à la décision prompte, à l'intelligence vive, doué de grandes facilités d'assimilation. Esprit cultivé, il avait la plume facile au point de coucher sur le papier du premier jet et sans ratures, plusieurs pages d'un impeccable français.

Sa conversation, parfois paradoxale, ne manquait pas d'humour. Il était apprécié de ses subordonnés pour sa courtoisie et la confiance qu'il leur témoignait. Son accueil, aimable et souriant, rendait son commandement agréable et facile. On avait plaisir à lui obéir car il savait présenter

le devoir comme une chose gaie, jamais comme une chose triste.

C'est dans la chambre des cartes que le Pacha me reçoit.

— *Mon cher ami, me dit-il, les événements se précipitent, et nous avons des décisions à prendre. Je reçois de l'amiral Gensoul le message suivant : « En cas d'appareillage on démaillera les deux chaînes sur le pont pour hâter la manœuvre ». Ceci ne me suffit pas et je vous ai fait venir pour décider d'un ensemble de préparatifs qui nous permette d'être hors des passes le plus tôt possible, dès que nous en aurons reçu l'ordre.*

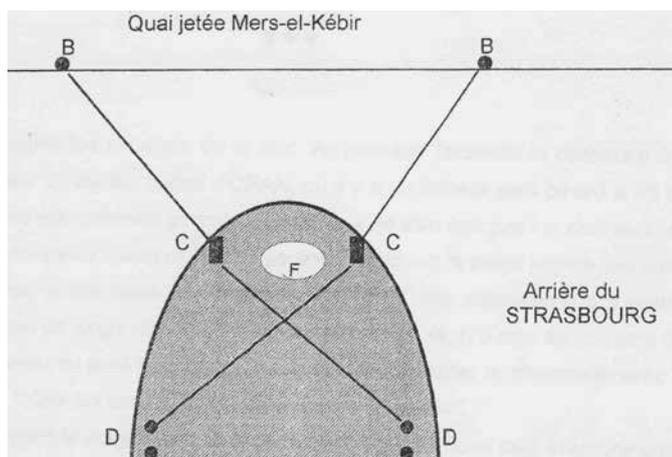
— *On envisage donc une sortie précipitée, Commandant ?*

— *Oui, puisque sans trop y croire, on ne peut écarter l'hypothèse que les anglais nous tirent dessus.*

— *C'est que nous sommes dans les plus mauvaises conditions pour appareiller rapidement, je veux dire instantanément. Mouillé sur deux ancres de l'avant, le Strasbourg a son arrière amarré à quai par deux aussières en fils d'acier de 175 mm de circonférence. Celles-ci, vous le savez, ont été coupées à une longueur déterminée pour faciliter une rapide prise de poste, lorsque nous rentrons de la mer. Car alors on frappe l'œil d'une extrémité dans le bollard du quai, et l'autre œil sur une bitte de la plage arrière. Ainsi, on n'a plus qu'à virer les chaînes des ancres afin d'avoir la raideur d'amarrage nécessaire pour étaler, sans rien casser, le « vent du col » de Mers-el-Kébir.*

Par tempête d'ouest des rafales très violentes de vent s'abattent sur la rade, tombant des collines qui encerclent la baie avec d'autant plus de puissance que l'air était froid. C'est ce que les pêcheurs locaux appelaient le « vent du col », le col étant celui qui séparait le djebel Santon du massif de Santa Cruz. Sous l'effet de ces rafales, et par suite du rappel des chaînes, les navires qui sont amarrés debout au vent, ont un mouvement longitudinal alterné d'avant en arrière et d'arrière en avant, d'autant plus accentué que le *mou* dans les aussières de l'amarrage arrière est plus important. Or le *Strasbourg* pèse en pleine charge 38 200 tonnes. Aussi suffisait-il de déplacements légers et répétés d'une pareille masse pour arriver à rompre les aussières les plus robustes. Il était donc indispensable d'être amarré le plus raide possible de manière que le navire ne *joue* pas. Cette façon de procéder, dont j'avais eu l'initiative, avait été très critiquée par la direction militaire du port d'Oran jusqu'à un certain jour d'avril où l'escadre au mouillage de Mers-el-Kébir y subit une violente tempête d'ouest. Tous les grands navires cassèrent successivement leurs aussières d'amarrage. Seul le *Strasbourg* étala le mauvais temps sans incidents avec ses deux seules aussières de 175 mm.

Mais, pour décapeler ces aussières, je serais maintenant obligé de trop dévirer les chaînes, ce qui m'empêchera de les démailler, car l'extrémité du maillon se trouvera sur l'avant des bosses.



*B = Bollards d'amarrage sur le quai de la jetée*

*F = Fût de la catapulte d'aviation*

*C = Chaumards*

*D-C-B = Aussières d'amarrage*

*D = Bittes d'amarrage sur la plage arrière du Strasbourg*

De plus, nous n'aurons personne sur le quai de la jetée pour nous aider, ou tout au moins il nous faut envisager cette éventualité. Il nous faudra donc plusieurs minutes avant que vous puissiez prendre l'erre.

— *C'est beaucoup trop*, estime le Pacha.

Toutes les possibilités sont alors passées en revue. Finalement il est décidé, sur mes propositions, de donner le plus de mou possible dans les chaînes et de les démailler après les avoir frappées sur une bosse largable sous tension, d'amarrer l'arrière sur une grosse aussière en abaca, et d'être prêt à couper au chalumeau les deux fils d'acier de 175 mm, dès que la gravité de la situation l'exigera. La légère brise de mer qui souffle en ce bel après-midi est favorable à ces dispositions.

— *Ainsi*, dis-je à Collinet, *même si le personnel de la plage arrière est tué avant d'avoir coupé l'abaca à la hache, vous n'aurez pas de peine à le rompre en faisant en avant dessus.*

— *Oui*, mais vous, plaisante le Commandant, *tâchez de n'être mort qu'après avoir largué les bossés. Allez et qu'on se presse.*

Je dégringole les escaliers de la tour. Au passage j'entends la conversation de deux matelots sur un certain bistrot d'Oran, où il y a un fameux petit pinard à 45 sous et où la serveuse est rudement gironde. En voilà qui ne s'en font pas !

La cloche du bord pique les deux coups de quatorze heures comme j'arrive sur la plage arrière. De suite, je m'entretiens avec le capitaine de frégate Bonissent des dispositions à y prendre. Point n'est besoin de longs discours. Les deux aussières de 175 mm se croisent l'une sur l'autre au milieu du pont. C'est là qu'il faut installer le chalumiste avec son matériel afin de brûler les deux amarres dans le plus court délai.

Puis je rejoins la plage avant où le bosco prévenu se trouve déjà avec une équipe de gabiers. Ça va être un jeu de dévirer convenablement les deux chaînes, de frapper chacune d'elles sur une bosse largable sous tension, puis de les démailler après le sixième maillon. Le matériel conservé en parfait état, souvent visité et graissé, facilite considérablement la tâche.

Le travail débute à peine lorsque retentit dans les hauts parleurs du bord la sonnerie *aux postes de combat*. Comme un écho, elle est répétée sur le *Dunkerque*, puis sur la *Provence* et la *Bretagne*. Décidément la situation se gâte de plus en plus. Au large de la jetée, et à assez faible distance, un torpilleur anglais évolue à bonne vitesse. C'est le seul bâtiment que l'on aperçoit. La mer semble vide. Sur le *Strasbourg* le personnel court sur les ponts, s'engouffre dans les tourelles ou s'affale par les panneaux

Les gabiers, immobilisés, contemplent ce spectacle ainsi que celui, en tous points semblables, des navires voisins.

Aussi je les exhorte en leur disant :

— *Dépêchez-vous. Vous ne rallierez vos postes de combat que le travail terminé et le plus tôt sera le mieux.*

La sonnerie grêle du téléphone d'étrave retentit. Le quartier-maître qui répond me dit que le commandant Collinet m'appelle à l'appareil.

— *Allo, capitaine Gabier ?*

— *Oui, lui-même.*

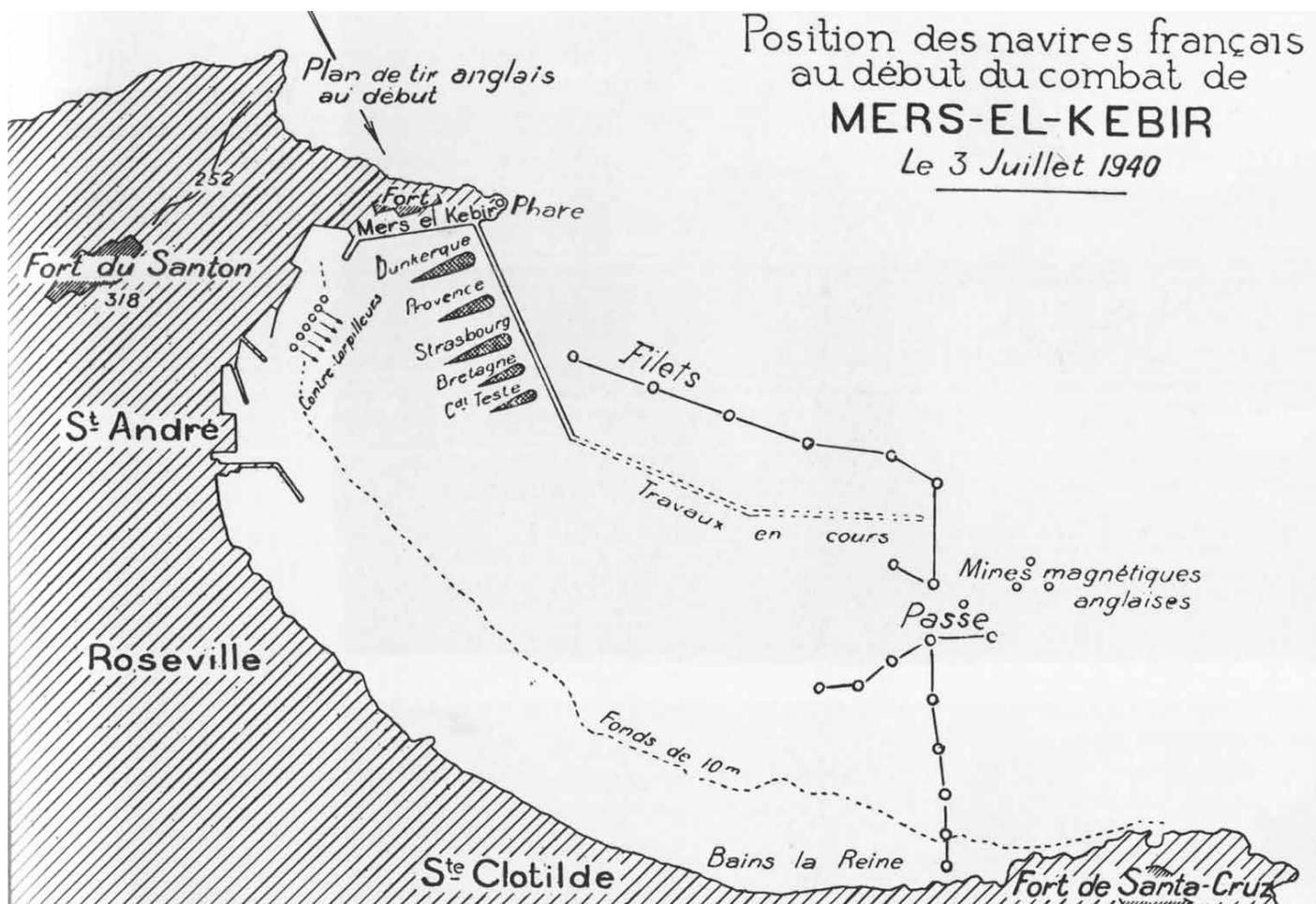
— *Le destroyer britannique vient de signaler par scott à l'amiral : « Si vous acceptez mes conditions, hissez un pavillon carré au grand mât, sinon je vais ouvrir le feu ». Notre branle-bas de combat semble être la conséquence de cette belle lettre d'amour ! Quoiqu'il en soit, prenez*

les dispositions convenues dès que possible. Restez ensuite sur place avec deux hommes, parés à larguer les bosses sur mon ordre.

— Bien Commandant.

On entend raccrocher l'appareil sur la passerelle. En quittant le téléphone, je me retourne vers les gabiers qui ont tous les yeux fixés sur moi.

— *Quoi de neuf?* interroge Ogor. *Vous l'avez entendu aussi bien que moi je suppose. Voyons les gars, dépêchons. Les commentaires sont pour plus tard.*



Les contre-torpilleurs au premier plan et les croiseurs et le Commandant-Teste, amarrés à la jetée

# Aux postes de combat sur la plage avant

Il est 14 h 15 - Le travail reprend avec entrain. Les deux lignes de mouillage sont dévirées doucement au guindeau d'une dizaine de mètres. Les bosses en fer sont fixées sur le pont et leurs robustes mâchoires se referment sur les chaînes qu'elles immobilisent. Puis, celles-ci sont démaillées à la fin du sixième maillon. Les opérations s'effectuent dans un temps record. Et pourtant, il faut une certaine dextérité pour manipuler à la barre d'aspect un matériel aussi lourd, car ces chaînes pèsent plus de cent kilos au mètre.

Je profite d'un moment où le commandant Collinet me regarde de la passerelle pour lui faire signe que tout est paré. D'un geste de la main, le Pacha me témoigne sa satisfaction.

Et voilà que l'on apprend par téléphone que les aussières de 175 mm en fils d'acier de la plage arrière ont été coupées au chalumeau. Rien ne peut plus empêcher le *Strasbourg* d'appareiller instantanément. Un petit coup de marteau sur la clavette de chaque bosse, et les chaînes de l'avant tomberont à la mer dans un beau tintamarre. Le bâtiment ne sera plus alors tenu que par l'abaca qui relie encore son arrière au quai, ce sera un jeu de le couper en deux ou trois coups de hache. Et en avant les machines vers la sortie.

Satisfait, je me frotte les mains. Je décide de garder avec moi sur le pont le bosco et un gabier et de renvoyer les autres à leurs postes de combat.

— *Et tâchez voir de vous débrouiller dans les fonds, tous autant que vous êtes*, exhorte Ogor, en s'adressant à ceux qui s'en vont.

— *Et pourquoi on ne se débrouillerait pas, patron*, riposte un des interpellés. *Je suis à l'équipe de sécurité milieu, et je n'ai rien à foutre d'ordinaire.*

— *Je vous le souhaite encore cette fois-ci*, dis-je, sous forme de conclusion.

La plage avant se vide. Tout le navire d'ailleurs, semble désert, à l'exception de quelques têtes qui apparaissent de temps à autre sur la passerelle de navigation à cent mètres de là. Il en est de même sur les bâtiments voisins, à droite la *Provence*, à gauche la *Bretagne*, deux vieux cuirassés de la dernière guerre, mais qui ont une artillerie rudement précise.

On a une impression de calme et de silence, de recueillement même, comme si toute vie s'était arrêtée dans l'attente du sensationnel. Une chaleur étouffante s'abat de plus en plus sur la rade, à peine tempérée par une faible brise de mer.

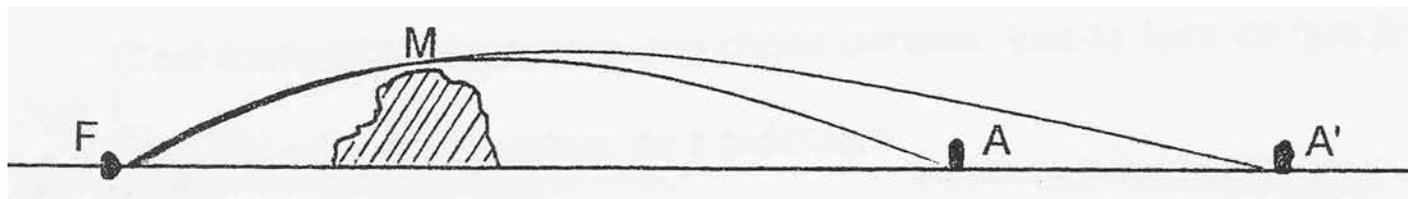
Le bosco s'assied sur une bitte, le gabier s'appuie à la rambarde de l'étrave, contemplant le village de Saint-André. De mon mouchoir je m'essuie le visage trempé de sueur. Une longue attente, qui va durer plusieurs heures, commence, propice aux méditations, car personne ne dit plus rien.

Les grands navires, presque à l'unisson, présentent leur grosse artillerie par le travers tribord vers un ennemi invisible, masqué par la presque île de Kébir. Tout à coup je m'aperçois combien est vaine cette réaction. Cela ne m'était pas encore venu à l'esprit, car j'avais trop de soucis d'un autre ordre pour penser à cela. Mais, maintenant, c'était clair comme le jour. La flotte anglaise devait croiser au large du cap Falcon à une distance telle que par un tir indirect, rasant la presque île de Mers-el-Kébir, elle pouvait arroser de ses obus de gros calibres la zone de mouillage de notre escadre, sans que celle-ci puisse riposter avec chance de succès. Ajoutez à cela les mines magnétiques mouillées dans la passe et ma foi, c'était salement bien combiné comme guet-apens.

Ça avait même dû demander plusieurs jours de préparation. Un meurtre avec préméditation quoi ! Non, il n'y avait aucun coup de canon à tirer, tant qu'on n'était pas sorti de cette souricière.

Dans notre position présente, notre seule défense était constituée par les batteries côtières, notamment celle du djebel Santon et celle de Canastel, et aussi par l'Aviation basée à la Sénia. On disait ce matin que ces batteries étaient en cours de désarmement, conformément aux ordres reçus de la métropole.

Dans la trajectoire d'un projectile tiré par une pièce d'artillerie, l'angle de tir est inférieur à l'angle de chute. Ainsi pour une trajectoire FMA' tangente au sommet M d'une colline, l'angle de tir en F est plus petit que l'angle de chute en A. De même pour la trajectoire AMF, l'angle de tir en A est inférieur à l'angle de chute en F. Par suite une escadre anglaise se tenant entre A et A' peut avoir la possibilité de tirer par-dessus le fort et la presque-île de Kébir M sur les navires français en F, sans que ceux-ci puissent les atteindre.



Quant à notre armée de l'Air, quelle aide pouvait-elle nous apporter ? À bord on ne savait rien à ce sujet. Nous étions bien dans un traquenard. Le difficile était de s'en dépêtrer.

Il fallait ne pas se faire moucher au départ par les canons britanniques de 380, puis ne pas sauter sur les mines en franchissant la porte du filet de protection. Dans une certaine mesure on pouvait parer à ce dernier danger en mettant en fonction le circuit de démagnétisation du bord.

Peut-être aussi les objets mouillés dans la passe par l'aviation de l'*Ark Royal* étaient-ils tout autre chose que des mines magnétiques, peut-être même n'était-ce qu'un leurre destiné à faire peur.

En fait, le point capital était de s'éloigner de son mouillage actuel sans être touché.

Le Pacha avait bien raison d'exiger de pouvoir appareiller instantanément. Mais une fois dehors, que ferait-on ? On aurait une infériorité tactique effroyable tant que notre flotte ne se serait pas regroupée. Après, bien sûr, ce serait tout différent. Vraiment, si on en venait aux coups, notre situation initiale était désespérée. Mais aussi pourquoi attendre pour appareiller que les anglais nous tirent dessus. Pourquoi ne pas le faire de propos délibéré, au moment d'un de leurs retournements au large, car il fallait bien de temps en temps qu'ils se retournent pour changer de cap.

— *Je me demande*, dit Ogor, en se levant de la bitte sur laquelle il était assis, *ce que vient faire derrière ce couyambouc de remorqueur ? Je le vois manœuvriller depuis un moment, à se demander où il veut en venir.*

Il y a bien en effet, un 300 chevaux qui semble vouloir prendre une remorque par bâbord arrière du *Strasbourg*, mais il n'insiste pas et va s'amarrer à la jetée près de la *Bretagne*.

— *Ça va mieux*, grogne le bosco en se rasant. *Je connais le patron de ce rafiot, un type qui veut toujours faire l'important et l'indispensable, un enquiquineur avec ça, un vrai caillou dans le soulier.* Puis, au bout d'un temps, s'adressant au gabier : *Alors quoi, tu ne vois pas que tu as laissé une barre d'aspect à la traîne sur le pont. Ramasse-la et fiche la en soute Bon Dieu. Il faut tout te dire.*

— *Comme elle ne servira sans doute plus jamais, Patron, elle est aussi bien là où elle est.*

— *C'est formidable d'entendre une chose pareille. Vas-tu faire ce que je te dis, oui ou non ?*

— *Bien sûr, concède le gabier en s'exécutant.*

Le silence se fait à nouveau. Je consulte ma montre, il est 14 h 50. Sur la passerelle du *Dunkerque*, un timonier passe par Scott un message à la vigie du Fort Lamoune, PC de la Marine à Oran. Près

de l'étrave, un groupe de mouettes se dispute en piaillant un morceau de pain en dérive au fil de l'eau. Cette attente de l'inévitable devient énervante.

Tel un ours en cage, le gabier tourne en rond, traînant ses souliers sur le pont sonore. Ce matelot est un brave type, d'humeur égale, habile et dégourdi, astucieux avec ça. Que doit-il penser au fond de lui-même ? L'inaction est de plus en plus insupportable. Mon Dieu, que la salve anglaise arrive le plus tôt possible, si elle doit se produire.

Quelle stupidité, me dis-je, de se trouver dans une situation pareille. Mais aussi pourquoi n'avoir pas continué la lutte en Afrique du Nord ? Il était si facile à Lebrun, à Herriot et au Gouvernement de quitter le continent européen pour rester le symbole de la résistance de la Patrie, comme l'avaient fait les hommes d'État belges par exemple. Quelle idée au contraire de rester en métropole, plus fort même, de passer la suite à un vieux Maréchal octogénaire !

Sans compter qu'il était notoire que cet illustre guerrier ne pouvait pas voir les Marins en peinture. Et le vainqueur de Verdun, conseillé par Weygand, s'était empressé de signer l'Armistice. Aussi dégonflés que les civils tous ces militaires. À moins que cette succession humiliante de renoncements ne soit justement la preuve qu'il n'y avait pas moyen de faire autrement. Pas une voix autorisée d'ailleurs ne s'était élevée pour désapprouver.

Pour passer le temps, j'allume ma pipe, le tabac trop sec grésille désagréablement. Et puis, me dis-je, il est maintenant certain que les Anglais vont nous tirer dessus, car, primo, si c'était une comédie ils ne l'auraient pas poussée jusque-là, secundo, si on pouvait peut-être ce matin se rallier aux anglo-saxons, c'est impossible à l'heure présente sous la menace d'une imminente destruction, c'est impensable et peu souhaitable pour l'honneur du Pavillon.

D'un autre côté, tant qu'à être coulé, il vaudrait mieux réserver cette mauvaise performance pour une explication avec les bâtiments de ligne allemands. Quel embrouillamini Seigneur, et puis flûte !

— *Tenez Bosco*, dis-je à voix haute, *les contre-torpilleurs appareillent de leur mouillage de Saint-André.*

— *Ce sont tout de même de beaux yachts*, estime Ogor en contemplant leurs évolutions.

— *Peut-être*, persifle le gabier. *J'ai des copains à bord, et d'après ce qu'ils disent, moi je préfère le bidel du Strasbourg* (sur les navires de guerre, le capitaine d'armes, surnommé le *bidel* par les équipages, est l'officier marinier chargé de la police du bord).

— *Misère de moi, je parie que c'est ce grand voyou de Lagadec, ton pays, qui t'a bourré le crâne. Je connais son père et je le lui dirais à ma prochaine perme.*

— *Y a pas que Lagadec, il y a les autres.*

— *Allons*, dis-je au gabier, pour couper court à cette discussion, *je ne savais pas que vous aviez une telle estime pour notre capitaine d'armes. Quand il le saura, il en flatté.*

Entre-temps, le *Mogador*, un des gros contre-torpilleurs en question, est allé mouiller près de la porte du filet. Le *Volta*, suivi d'un bâtiment du même type mais plus petit et qu'on ne peut identifier, revient sur ses pas et reprend son ancien poste.

— *Qu'est-ce que ça veut dire*, raille le bosco ? *C'est sans doute de la stratégie, comme ils disent, et de la haute.*

Dans un roulement métallique, les grosses tourelles du bord reviennent dans l'axe. Sur les bâtiments voisins elles y sont déjà.

— *Je préfère ça*, opine le gabier.

Mais décidément les distractions se font plus nombreuses.

Un des destroyers anglais que notre trio n'avait pas remarqué jusque-là, est stoppé au large. Son embarcation se dirige à bonne vitesse sur la passe, tandis qu'une vedette du *Dunkerque* va à sa rencontre. Elles disparaissent toutes deux à nos yeux, Cachées par la *Bretagne* et le *Commandant Teste*. C'est sûrement la reprise des pourparlers, il n'y a pas de doutes. D'ailleurs l'embarcation française revient. Fendant avec aisance la mer plate de la rade, elle passe à quelques mètres de l'étrave du *Strasbourg*. On y distingue le lieutenant de vaisseau Duffay, officier d'ordonnance de l'amiral Gensoul, en conversation avec deux officiers britanniques, nous tournant le dos, en casquette et tenue impeccable.

— *Ils ont un veston aussi blanc que leur âme est noire*, grommelle le bosco en se penchant sur la rambarde pour mieux voir.

Il est 15 h 40 - Le gabier fredonne *Sombreros et mantilles*, l'air à la mode de Rina Ketty. La sonnerie du téléphone retentit, c'est pour annoncer que l'équipage est mis au repos aux postes de combat, qu'un casse-croûte va être distribué et que le Pacha demande le capitaine gabier sur la passerelle.

— *Vous aviez raison, tout à l'heure Patron*, plaisante le matelot. *Vous savez, la barre d'aspect, il se peut fort bien qu'on s'en serve encore pour remailler les chaînes !*

— *Doucement mon gars*, réplique le bosco, *c'est pas sûr que d'ici ce soir tu n'aies pas l'occasion d'avoir la trouille !*

Sur les ailerons de la passerelle des attroupements discutent à voix basse. J'y rencontre le lieutenant de vaisseau Corre, officier de transmission, que j'apprécie tout particulièrement. Après avoir échangé quelques mots avec lui, je pénètre dans la chambre des cartes. Un officier, très distingué, est affalé sur le canapé de ce local, les traits tirés, le regard terne.

— *Cher ami*, m'expose-t-il d'une voix sourde, *j'ai l'impression que nous sommes dans l'antichambre de la mort.*

— *Heureusement*, répliquai-je en riant, *ce n'est qu'une impression. Ce n'est pas encore aujourd'hui que vos filles seront orphelines. Ne faites pas cette triste figure, vous valez mieux que ça.*

Puis j'entre dans le bureau attendant où le capitaine de vaisseau Collinet se repose, assis sur un fauteuil.

— *Quoi de neuf Commandant ?*

— *Je n'en sais pas plus que vous, sinon que des pourparlers viennent de reprendre. En mettant les choses au pire, nous avons au moins un moment de répit. Vous ne vous ennuyez pas trop sur votre plage avant ?*

— *Mon Dieu Commandant, je ne puis pas dire que les distractions y soient nombreuses.*

— *Je m'en doute, car d'ici vous y donnez l'impression d'un mouton triste et désœuvré. Paré ?*

— *Paré partout Commandant.*

— *Il est très important qu'à l'occasion nous puissions appareiller très rapidement. J'insiste là-dessus.*

— *Rien ne doit s'y opposer.*

— *Combien de temps estimez-vous qu'il faudra pour larguer les chaînes ?*

— *Je ne sais pas. Quelques secondes. Ça doit être instantané.*

— *Surveillez-moi bien. Quand je vous ferai un geste comme ça avec les bras, larguez aussitôt.*

— *Bien Commandant.*

Le Pacha ne dit plus rien. Estimant l'entretien terminé, je me retire. J'inspecte passerelle et blockhaus une fois encore pour m'assurer que tout est correct. Je fais un tour rapide sur la plage arrière, puis, d'un bon pas, je retourne à mon poste. En passant je prends avec moi le quartier-maître de manœuvre Le Saint, estimant qu'il peut m'être très utile. C'est un marin travailleur et dévoué. Taciturne et ne se plaignant jamais, il est de petite taille et agile comme un singe. C'est un véritable acrobate, qualité précieuse en cas d'incidents imprévus, on ne sait jamais.

Sur la plage avant, Ogor et son fidèle matelot cassent la croûte avec application, calmement, posément, comme s'ils accomplissaient un sacerdoce.

— *Un sandwich au pâté, Commandant, propose le bosco ?*

— *Bien volontiers et merci.*

— *Et toi, Le Saint, tu n'as rien eu à manger à ton poste de combat ?*

— *Non, je suis arrivé en retard pour la distribution et le commis n'a pas voulu me servir, sous prétexte que c'était déjà fait.*

— *Ça ne m'étonne pas de ce lascar. Même si tu lui demandes l'heure, il ne te la donne pas. Tiens.*

L'interpellé ne répond pas et prend ce qu'on lui offre.

— *Moi, opine le gabier, je saucissonne toujours avec plaisir.*

— *T'as raison mon gars, approuve Ogor, la bouche pleine. Alors Commandant, vous nous amenez du renfort. Comme ça nous serons quatre, comme dans les Trois Mousquetaires, le roman de Victor Hugo.*

Lesdits mousquetaires se réconfortent sans plus rien dire. Puis le casse-croûte avalé, chacun chasse de la main les miettes restées sur le veston ou la vareuse. Le Saint ramasse une peau de saucisson tombée sur le pont et la jette à la mer. Et l'attente recommence.

Pour tuer le temps, j'allume ma pipe et je réfléchis aux difficultés de la manœuvre d'appareillage à vive allure. En somme, il y a un champ bien convenable pour tourner de quatre-vingt-dix degrés sur la gauche, cap vers la sortie, à condition de le faire dès qu'on aura pris l'erre. Le rayon de giration du *Strasbourg* est, à 50 mètres près, indépendant de la vitesse. Avec 15 degrés de barre sa valeur est de 525 mètres et de 400 m avec la barre toute. Il ne s'agirait pas d'aller se mettre au sec sur les fonds de 10 mètres relativement proches surtout pour un navire comme le *Strasbourg* qui a 215 mètres de longueur. Le tirant d'eau du navire à pleine charge est de 10,25 mètres. Ajouter à cela que l'immersion de l'extrémité inférieure des pales des hélices est de 5 centimètres en dessous de l'immersion de la quille.

Mais voici que je resonge aux chances d'aboutir des pourparlers en cours. Évidemment c'est bon signe qu'ils aient repris. Il ne faut pas trop s'illusionner cependant, à moins d'un fait nouveau improbable. Au fond, de fil en aiguille, les positions de part et d'autre sont devenues telles qu'aucun des deux antagonistes ne peut plus en changer. C'était une erreur d'avoir eu un moment d'espoir. Pourquoi le cacher à soi-même ? La situation est on ne peut plus mauvaise, les pessimistes di-raient désespérée.

Je me remémore mes années de service dans cette bonne Marine, où j'ai vécu heureux. Depuis plus de vingt ans, je réalise mon rêve d'enfant : être Marin. Certes le métier n'est guère lucratif, mais mes goûts ont toujours été modestes, et en fait je n'ai jamais souffert d'une gêne matérielle quelconque. Par contre, quelles satisfactions de métier ! Toujours embarqué, j'ai connu à peu près tous les types de navires et toutes les fonctions qu'y exercent les officiers.

J'ai navigué sur beaucoup de mers dans le monde et fréquenté un nombre important de ports. Mes occupations m'ont passionné par leurs diversités. La servitude militaire m'a été douce et légère. Quoi de plus agréable, en outre, que de vivre dans un carré, nombreux, avec de bons camarades sympathiques dont on apprécie le charme de la conversation, des sentiments et des manières. Quel plaisir aussi de commander dans la bonne humeur et la confiance réciproque un personnel dévoué, travailleur et empressé. Vraiment, si c'était à refaire, mon choix de carrière serait le même que celui de mes seize ans.

Et maintenant, après avoir tant donné, la Marine ou plutôt le pays, présente la note à payer. La mort est là, toute proche, qui surviendra peut-être dans l'accomplissement de son devoir. Il s'agit de bien mourir, dignement, d'une manière correcte et de ne pas rater la dernière scène du cinquième acte. La plupart des hommes passent, dit-on, de vie à trépas avec résignation et par coutume, parce qu'on ne peut s'empêcher de le faire. Moi, je voudrais que ce soit avec enthousiasme, dans le désir d'exécuter au mieux, jusqu'au dernier instant, ce qu'on attend de moi. Et cela simplement pour ma propre satisfaction intérieure. Pourvu que j'en ai le courage !

Ah ! Messieurs les Officiers de sa Gracieuse Majesté nous quittent, ricane Ogor au moment où la vedette de l'Amiral débouche du *Dunkerque* et se dirige vers la passe

Il est 17 h 20 - Je m'accoude à la rambarde de l'étrave pour voir défiler l'embarcation. Deux officiers britanniques, ceux de tout à l'heure, y sont seuls, assis dans la chambre vitrée. L'un d'eux se penche pour examiner au passage, par le carreau, la silhouette du *Strasbourg*. Voyant que je l'observe, il reprend aussitôt sa position première.

— *Je me demande ce qu'ils vont aller raconter à leur Patron*, murmure le gabier.

Haut et loin dans le ciel des avions de l'*Ark Royal* patrouillent, le destroyer anglais est toujours stoppé au large de la jetée. Rien d'autre à notre vue sur la mer. Les navires de la flotte française semblent déserts à l'exception de quelques hommes sur les plages avant et arrière. A terre, la fumée des briqueteries de Saint-André monte droit dans le ciel. La nature est calme et sereine. Le fort de Santa Cruz se silhouette sur un fond bleu.

17 h 25 - Les haut-parleurs du bord éruentent : « *Branle-bas de combat* ». Les trois mousquetaires se regardent sans rien dire. Ogor ôte sa casquette et, d'un revers de main, essuie la sueur qui perle sur son front. Le Saint jette à la mer un mégot éteint. Tous quatre se rapprochent des bosses qui retiennent les chaînes sur le pont, le dénouement est proche.

Un long moment se passe pendant lequel je prie intérieurement.

Puis j'allume une nouvelle pipe. Soudain les tourelles de 330 mm toutes proches deviennent bruyantes et sonores, les canonnières doivent s'y agiter. Mais tout redevient calme. Et une fois de plus l'attente paraît interminable. Il y a peut-être encore de l'espoir sinon pourquoi ne pas appareiller avant que les anglais nous tirent dessus ?

17 h 40 - La passerelle prévient par téléphone de filer la chaîne axiale. D'un coup sec de marteau, le gabier déclenche la clavette des mâchoires de la bosse. Lesdites mâchoires s'ouvrent et retombent sur le pont. Dans un bruit de ferraille, la chaîne axiale file vers l'écubier d'étrave. Son extrémité se tortille, fouette de droite et de gauche, puis disparaît pour tomber dans l'eau dans une gerbe d'éclaboussures. Combien de secondes a duré l'opération ? Il est difficile de le dire. J'ai l'impression qu'elle a été instantanée, c'est de bon augure pour la suite. Sur les autres navires, la même manœuvre s'effectue avec un certain retard. Elle a l'air plus laborieuse, particulièrement sur le *Dunkerque* où les gabiers s'activent à grand renfort de masses.

Satisfait, j'estime qu'il est parfois payant d'entretenir le matériel en bon état de fonctionnement,

surtout celui qui ne sert qu'exceptionnellement.

Le *Strasbourg* n'est plus tenu à l'avant que par sa chaîne bâbord. Si tout se passe pour celle-ci comme pour la première, les recommandations du Pacha seront parfaitement exécutées.

C'est l'avis du bosco, approuvé par ses deux acolytes. Avec son briquet à mèche d'amadou, Le Saint allume une cigarette, puis la fume nerveusement, à petits coups précipités.

Près du village de Saint-André, le *Volta*, le *Lynx* et le *Terrible*, quittant leurs mouillages se dirigent vers la passe. Leurs coques fendent la mer plate avec nonchalance.

Je me penche à l'aplomb de l'écubier bâbord pour voir la chaîne. Elle tombe bien verticalement dans l'eau, n'appelant ni de l'avant ni de l'arrière, ni de droite ni de gauche. On a dû filer derrière quelques mètres d'abaca. Un coup de téléphone me le confirme. Nous sommes dans les conditions idéales pour appareiller instantanément.

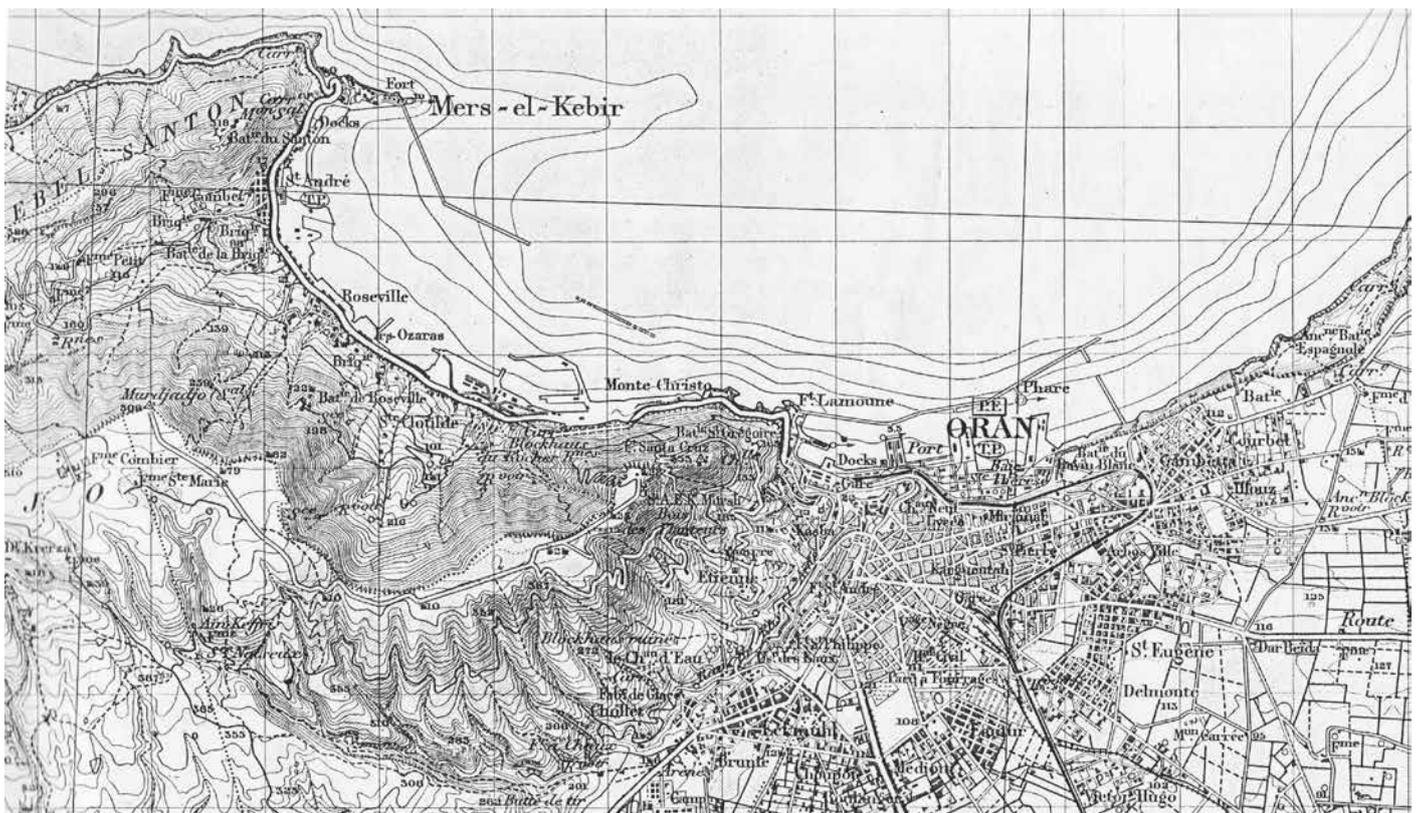
Sur le remorqueur de 300 chevaux amarré à la jetée, près de la *Bretagne*, le Patron monte sur le toit de sa passerelle pour inspecter, semble-t-il, le large. Qu'a-t-il vu ou que voulait-il voir ? Il redescend sans se presser.

À terre, par un chemin montant, une procession d'êtres humains, abandonnant leurs demeures côtières, émigre vers les hauteurs. D'où nous sommes, on dirait une file sinueuse de fourmis en nomadisation. Les pauvres gens ont bien raison de ne pas rester exposés aux mauvais coups. Auraient-ils cru auparavant, un seul instant, que la guerre viendrait jusque-là pour les atteindre ? Je contemple avec commisération ce triste spectacle.

— *Les salauds !* s'exclame Ogor dans mon dos.

Brusquement je me retourne. Par bâbord arrière du *Strasbourg*, à cent mètres environ derrière la jetée, deux gerbes d'eau énormes et bien groupées montent droit dans le ciel, s'élevant à 70 mètres de hauteur. Les canons de 380 mm de la flotte anglaise viennent d'entrer en action (un projectile de 380 mm pèse 930 kg. Lorsqu'il percute l'eau, sous faible incidence, il soulève une gerbe liquide d'une hauteur considérable, qui ressemble à un gigantesque peuplier dru et fourni).

Il est 17 h 56.



# L'appareillage sous le feu

À ce spectacle je me sens l'angoisse au cœur. C'est mon baptême du feu. J'ai eu beau essayer de me préparer intérieurement à cette épreuve, je ne puis m'empêcher d'être ému, oppressé, avec un trouble profond dans l'âme.

Et voici une forte détonation sur la jetée, presque sur l'arrière du navire. Elle s'accompagne de poussières et d'une grêle de pierrailles projetées en l'air, à n'en pas douter, c'est la seconde salve britannique. Peu après un vacarme épouvantable se déclenche : c'est la grosse artillerie du *Dunkerque* et de la *Provence* qui ont ouvert le feu par-dessus le fort de Mers-el-Kébir.

Autres gerbes d'eau énormes entre le *Strasbourg* et la *Bretagne*

Puis soudain, de la plage arrière de celle-ci, s'élèvent d'immenses flammes d'une vingtaine de mètres de hauteur. Explosions aux teintes rouge cuivre et coups de canon forment un tintamarre assourdissant, tandis que des nuages de fumée salissent par plaques le ciel bleu.

Les gabiers, courbés vers le pont, enfonçant inconsciemment la tête dans les épaules, entourent l'extrémité de la chaîne bâbord. Face à l'arrière, près des écubiers, je contemple ce spectacle fantasmagorique. La vue de l'arrière en flammes du *Bretagne* tout proche est une chose affreuse, surtout dans une telle ambiance. Une peur atroce me tenaille les entrailles. Il serait si facile en fermant les yeux d'écarter cette vision génératrice d'effroi, mais il faut bien les garder ouverts pour guetter, sur la passerelle, le signal convenu du Pacha. Pourquoi d'ailleurs, celui-ci tarde-t-il à se manifester ? Le frémissement imperceptible du pont sous nos pieds indique qu'il a dû mettre les machines en marche, en les différenciant peut-être. Bien sûr, pour faciliter l'évolution, il va s'aider de la chaîne en la faisant forcer quelque peu avant de la larguer.

En observant l'eau par le travers pour vérifier si le navire prend l'erre, je constate que la mer, à tribord comme à bâbord, est criblée d'éclats. Il n'est pas possible qu'il n'en tombe pas en même temps sur la plage avant, mais on n'entend pas leur chute avec ce vacarme.

Bon Dieu, le Pacha a dit cet après-midi de ne pas être tué avant d'avoir largué les chaînes. Pour offrir une moindre silhouette aux coups, je mets un genou sur le pont. Ogor et les deux gabiers m'imitent. Mais qu'attend la passerelle, sacrebleu !

Une gerbe toute proche, en forme de peuplier, monte haut dans le ciel, puis retombe en cascade.

— *Commandant*, hurle Ogor, *si nous restons là, pas de danger que nous fassions des centaines. Allons-nous mettre à l'abri de la tourelle 1, en attendant les ordres* (les tourelles 1 et 2 de 330 mm qui se trouvaient sur la plage avant sont fortement cuirassées, leurs faces ont une épaisseur de 30 cm, comme le blockhaus de commandement, situé sur l'arrière immédiat de la passerelle de navigation).

Je songe à larguer la chaîne tout de suite, après tout, ce serait le moment. Mais peut-on savoir sur quoi compte le Pacha ? Aussi je fais signe au bosco que sa proposition me convient. Les hommes se précipitent vers l'arrière. Au même instant, la silhouette du capitaine de vaisseau Collinet apparaît sur l'aileron bâbord de la passerelle, les bras en croix, qu'il élève lentement quelque peu, d'un air désabusé, d'un air de dire : *Alors quoi, vous fichez le camp !* En tout cas, les bras en croix c'est le signal convenu. D'un coup de sifflet strident, je rappelle mon monde qui, à cinq mètres de là, revient aussi vite qu'il est parti.

Pas de paroles. D'un seul geste de ma part, on sait de quoi il s'agit. Le Saint abaisse son marteau sur la clavette de la bosse. Rien ne se produit. Second coup de marteau. La mâchoire déverrouillée

s'affaisse sur le pont et la chaîne, aspirée par l'écubier, tombe lourdement à la mer. C'est fait. Tous se retrouvent à l'abri de la tourelle 1. Comme la tourelle 2, elle est restée dans l'axe. Evidemment, elle ne constitue pas le bouclier idéal, mais c'est mieux que rien, on y est au moins protégé des éclats. Terrifié par le spectacle, je crains d'aller plus loin. Le bruit n'a pas diminué d'intensité, au contraire. Les gerbes d'eau se multiplient. Un énorme morceau de projectile de 380, se propageant à faible vitesse et fort visible de ce fait, passe à la hauteur de notre cheminée pour retomber à la mer. Pendant ce temps, le *Strasbourg* prend de l'erre en abattant sur bâbord. Sur la *Bretagne* toute proche, les flammes semblent monter encore plus haut que précédemment, couvrant une partie de sa plage arrière. J'y aperçois, près des appartements du commandant, un officier dont je ne connais que le surnom : Le Phoque. C'est un réserviste à deux galons, fort populaire dans l'escadre. Ancien international de water-polo, il est énorme au point d'en être difforme. Sans doute vient-il de recevoir l'ordre par téléphone de larguer les amarres de l'arrière, car il se précipite vers la poupe et semble disparaître dans les flammes.

C'est hallucinant, à se demander si l'on rêve. Ce n'est pas possible, le feu a dû se propager vers lui et non l'inverse, ou tout autre chose.

Mais il ne s'agit pas des autres, on ne doit pas moisir ici. Je crie :

— *Ogor, restez-là pour l'instant avec les gabiers. Quand ça se calmera, vous rallierez vos postes de combat. Moi, je vais essayer d'atteindre la passerelle.*

Je m'élançai, suivi des trois autres. Tous quatre, nous escaladons à la queue leu leu l'échelle d'accès aux superstructures milieu. En quelques endroits, le bois du pont, carbonisé par la percussion d'un éclat brûlant d'obus, fume lentement.

Sur la *Bretagne* les flammes s'élèvent maintenant aussi haut que la mâture. Le *Strasbourg* commence à prendre une bonne vitesse et sort nettement de son créneau. Entre la jetée et lui, à toucher son arrière semble-t-il, une gerbe de 380 grimpe dans le ciel. Trop tard pour faire du dégât.

Arrivé au pied de la tour, le groupe se sépare. Je hurle :

— *Bonne chance à tous.*

Ogor et les deux Marins se précipitent dans les fonds où ils ont leur poste de combat. J'escalade quatre à quatre les escaliers déserts qui donnent accès aux étages supérieurs. On ne voit plus rien, mais les bruits extérieurs, entrecoupés de fugitifs silences, résonnent étrangement sur les tôles de la muraille.

Tout essoufflé, la sueur dégoulinant en fines gouttes de la nuque et du front, j'arrive sur la passerelle de navigation où se tiennent le Pacha et le midship de réserve Cadin, second du service manœuvre. Dans le blockhaus cuirassé, attenant à ce local et communiquant avec lui par d'étroites meurtrières, officiers et personnel sont à leurs postes, serrés comme sardines en boîte (le blockhaus cuirassé est prévu pour abriter au combat le commandant et ses divers organismes de commandement. Mais en fait il est impossible, de ce local, d'avoir malgré les lunettes périscopiques, la vue d'ensemble indispensable pour une saine appréciation de la situation. C'est pourquoi le commandant, avec ses auxiliaires de la manœuvre, est resté seul à découvert sur la passerelle et le cas échéant, sur ses ailerons).

La barre est à gauche toute, tribord en avant 150 tours, bâbord arrière 120 tours (le *Strasbourg* a quatre machines correspondant à quatre lignes d'arbres : deux de chaque bord. L'ensemble développe une puissance de 180 000 chevaux. 150 tours avec deux machines correspond à une vitesse du navire de 16 nœuds, 120 tours à une vitesse de 13 nœuds).

Le navire tourne rondement, le loch marque 5 nœuds.

Je me place dans l'axe près du compas et surveille attentivement sur ma gauche la bouée noire qui indique la limite des fonds de 10 mètres. Un doute me vient à l'esprit. Va-t-on abattre assez vite pour ne pas s'échouer ?

Il semble que oui, mais tout de même !

— *Bâbord, stop*, ordonne le Pacha.

Tout en répétant le commandement aux servants de martini du blockhaus (le martini est l'appareil qui permet de transmettre aux machines les ordres de la passerelle), je pense maintenant qu'il n'y a plus de craintes à avoir.

Le tintamarre semble moins violent. Dans la passe, à quelques kilomètres de là, des gerbes irisées retombent. Les anglais arrosent aussi systématiquement notre porte de sortie. Le *Strasbourg* accentue sa vitesse, la bouée se rapproche, mais on la parera largement, c'est certain.

— *Oh ! la pauvre Bretagne*, s'exclame le commandant Collinet, avec une émotion imperceptible dans la voix.

Je le regarde et j'aperçois en même temps le vieux cuirassé en train de chavirer sur un fond de fumée et dans les nappes de son propre mazout. Quelques hommes de sa plage avant, ayant enjambé les rambardes, trottent sur la coque au fur et à mesure que le navire se retourne. Puis celui-ci s'immobilise la quille en l'air, et s'enfonce lentement dans la mer. Le Pacha, droit comme un chêne, enlève sa casquette pour saluer les quelques 1 200 marins qui vont mourir, emprisonnés comme des rats dans les flancs de cette épave.

C'est formidable que cet homme accomplisse ce geste au moment où de telles responsabilités l'assaillent. C'est un grand chef.

— *Réglez les machines à 15 nœuds*, commande-t-il en se recouvrant. *Zéro la barre*.

Sur le *Commandant-Teste* resté au mouillage, et qui semble indemne, des marins plongent dans l'eau du haut des ponts. Ça, ce sont les trouillards imbéciles qui quittent leur navire dans la crainte d'une issue fatale pour lui.

— *Comme ça*, ordonne Collinet.

— *Cent vingt*, renseigne l'homme de barre, le quartier-maître Le Goas.

Puis, un temps après :

— *En route au cent vingt*.

Le *Strasbourg* s'éloigne de la zone arrosée par les 380 britanniques. C'est un moment de répit, la fin du premier round. Les mines magnétiques mouillées dans la passe par les avions anglais constitueront le deuxième. Le bâtiment a bien un circuit de démagnétisation en fonction, mais cette récente installation n'a pas eu, jusqu'ici, la consécration de l'expérience. Que vaut-elle ? On va le savoir sous peu en supposant que nos alliés, par bluff, n'aient pas mouillé n'importe quoi dans la porte du filet de protection pour nous donner l'impression d'être coincés dans la rade et nous enlever toute idée d'en bouger.

— *L'amiral nous a signalé précédemment que les mines étaient mouillées plutôt dans la partie nord de la passe*, m'explique Collinet. *Il s'agit donc de nous faufiler dans la partie sud, et cela le plus possible. Nous augmenterons d'allure quand nous serons sûrs de notre cap de présentation*.

Le *Strasbourg* marche maintenant quinze bons nœuds, le paysage défile à contre bord. Arrivé dans le nord du coquet village de Sainte-Clotilde il abat sur la gauche et se dirige vers la sortie.

Majestueusement, le navire laisse par tribord, à une soixantaine de mètres, le contre-torpilleur *Mogador* (un contre-torpilleur de 3 000 tonnes de déplacement, 37 m de long avec une vitesse maximum de 38 nœuds) qui dérive, désarmé. Son arrière en feu a été déshiqué par un projectile de 380. Un marin, l'épaule ouverte et sanguinolente, se tord à plat pont, tandis que, près de lui, une équipe s'agite pour limiter le foyer d'incendie. L'équipage acclame le *Strasbourg* à son passage, des bonnets blancs à pompon rouge s'agitent à bout de bras, dans des hourras répétés.

— *Mettez à vingt nœuds*, commande le Pacha.

La sonnerie du martini grelotte dans le blockhaus. Par porte-voix la plate-forme de veille annonce :

— *Pas de navires anglais en vue. Nombreux bâtiments français par bâbord avant.*

L'indicateur d'angle de barre tinte par intervalles, tantôt grave, tantôt aigu. La ligne des filets se rapproche rondement. Le *Strasbourg* se rue vers le large.

Je n'éprouve aucune appréhension. Absorbé par la manœuvre, je ne pense à rien d'autre. Plus d'inaction ou d'attente qui engendre la peur. Il ne me vient même pas à l'esprit qu'on peut sauter sur les mines dans un instant.

La passe est franchie à grande allure. Nos hélices passent à quelques mètres du coffre sud de la porte. Rien ne se produit. On sort indemne de la souricière, avec tous nos moyens. Un coup de chef, ma parole !

La montre d'habitacle indique 18 h 08. À partir de l'ouverture du feu britannique, le bâtiment de ligne, malgré ses 35 000 tonnes de déplacement et ses 215 mètres de long, a mis seulement douze minutes pour appareiller sous le bombardement, prendre de l'erre en s'évitant de 90 degrés, et franchir la distance qui sépare son mouillage de la mer libre.

— *Et maintenant ?* interroge Collinet, comme si, après avoir pensé à tout, il n'avait pas imaginé qu'il se trouverait seul en baie d'Oran. C'est que le *Strasbourg* est bien *seul de son plat*, comme disent les Marins. *Dunkerque* et *Provence* sont toujours au mouillage, autant qu'on en juge dans la fumée qui couvre Mers-el-Kébir, sans doute ont-ils reçu un mauvais coup.

Quant à la malheureuse *Bretagne*, n'en parlons pas. Cette constatation fait l'effet d'une douche froide dans l'euphorie du moment. Il est décourageant de constater qu'elle constitue, avec ses huit canons de 330, une proie très facile pour les 24 pièces de 380 de la flotte britannique. Mais où est-elle celle-là ?

Elle doit se dérober derrière un immense rideau de fumée blanche que ses petits bâtiments ont étalé au ras de l'eau, à six ou sept milles dans le nord, sans doute pour la masquer aux coups de nos batteries de côte.

On aperçoit d'ailleurs, près du nuage protecteur, un destroyer anglais qui zigzague à grande allure. Le *Strasbourg* tire deux salves successives de sa grosse artillerie sur cette unique manifestation adverse. La deuxième tombe à toucher le but, affirme l'officier de tir. Qui le contrôlera jamais ? Cependant, ledit but se réfugie rapidement derrière le rideau de fumée et disparaît sans autre forme de procès.

Durant cet intermède, le Pacha et moi-même nous concertons sur ce qu'il faut faire. Ne pas aller vers le nord, bien sûr, ce serait se mettre dans la gueule du loup. Au contraire, partir vers l'est, en longeant le plus possible la terre. Une légère brume s'étale sur la côte et elle gênera considérablement la télémétrie adverse au cours de l'engagement qui semble inévitable à bref délai.

Aussi, Collinet décide de faire route pour l'instant au 90°, et met les machines à 28 nœuds, l'allure maximum réalisée par le navire à pleine charge.

# La sortie de la baie d'Oran

Sur l'avant du *Strasbourg*, et à quelques kilomètres de là, des contre-torpilleurs français sont violemment engagés contre un adversaire qu'on n'aperçoit pas. On distingue très nettement sur chacun d'eux les lueurs répétées de leur artillerie de 138 mm. Ces navires marchent à grande vitesse en se dirigeant vers le nord. Plus près, d'autres petits bâtiments de guerre, au pavillon tricolore, sans doute sortis du port de commerce d'Oran, font dans la baie des routes erratiques. Il ne paraît pas que les ordres supérieurs soient très nets, en supposant qu'ils existent.

Dans le ciel, de nombreux avions évoluent dans un imposant carrousel aérien. La visibilité est moins bonne qu'on aurait pu le supposer, il y a quelques instants, au mouillage de Mers-el-Kébir, elle n'est guère supérieure à une quinzaine de kilomètres. Est-ce dû au nuage fumigène britannique, à la brumasse ou à la fumée ? Il paraît difficile d'en apprécier la cause.

— *Longez la terre pour sortir par le chenal de Canastel, m'ordonne le commandant Collinet, mais cependant, ne passez pas trop près des petits fonds. Prévenez les machines d'être attentives à ne plus faire de fumées.*

La cheminée crache en effet un énorme nuage noir, épais et consistant, conséquence d'un mauvais réglage des chaudières, car jusque-là, jamais le navire, même aux grandes allures, n'avait émis la moindre volute susceptible de déceler au loin sa présence à l'ennemi. Les mécaniciens, mis au courant de cette mauvaise performance, signalent qu'ils vont faire le nécessaire.

La veille scrute attentivement l'horizon pour signaler tout adversaire éventuel dès qu'elle l'apercevra, ce qui ne saurait tarder.

Arrivé dans le nord de l'entrée du port d'Oran, je change de route et je viens sur la gauche. Le *Strasbourg* longe à grande allure les hautes falaises arides et pelées de Canastel.

Par bâbord, et à quelques kilomètres de distance, on aperçoit une vedette abandonnée. C'est celle des parlementaires britanniques. Ils ont dû la laisser là dès qu'ils ont rallié leur destroyer. Au fait, est-ce que celui-ci a été pris à partie par l'artillerie française, une fois les hostilités engagées ? Près de l'embarcation, un bonnet de marin anglais flotte sur l'eau calme, témoignage d'une certaine précipitation. La *Poursuivante* et le *Bordelais*, venant du port de commerce, prennent la ligne de file derrière le *Strasbourg*, sans en avoir reçu l'ordre.

C'est un groupement spontané.

Le barrage du filet à mines est franchi sans incident (un filet à mines va du cap Falcon à la pointe de Canastel. Il a pour but d'interdire aux sous-marins allemands en plongée, l'approche de la baie d'Oran. Deux chenaux, dont l'existence est tenue secrète, permet de le franchir sans encombre).

Le *Tigre* et le *Lynx* évoluent dans les parages. Plus loin, le *Volta* et le *Terrible* (Le *Volta* est le frère du *Mogador*, le *Terrible*, le *Tigre* et le *Lynx*, sont des contre torpilleurs plus ou moins récents. Le *Bordelais* est un torpilleur de 1 400 tonnes, de dix ans d'âge, et la *Poursuivante* un 600 tonnes entré en service en 1937) foncent vers le large, laissant derrière eux un sillage bouillonnant d'écume.

Toujours pas d'adversaire en vue. Qu'est-ce qu'ils peuvent bien faire ? Et voici que la crainte m'envahit à nouveau l'âme à la pensée d'un engagement imminent, dans des conditions écrasantes d'infériorité. J'ai beau m'efforcer de ne pas penser à une telle éventualité, cette conjecture me revient sans cesse à l'esprit, lancinante et décourageante à la fois.

Tout à coup les transmissions annoncent qu'ils viennent d'intercepter le message en clair d'un avion britannique, signalant à son amiral :

— *Un Dunkerque avec petits bâtiments français dans l'est de la baie d'Oran.*

Si c'est le premier renseignement sur notre position qu'ont les gens d'en face, me dis-je, il y a encore de l'espoir de leur filer entre les doigts. Mais ce tuyau peut aussi bien être la confirmation de précédents repérages.

Autre nouvelle, mais provenant du bord cette fois : le *Strasbourg* n'a ni tués ni blessés. Une chance inouïe pour un navire qui se trouvait amarré l'arrière à quai entre la *Provence* et la *Bretagne*, alors que celle-ci a été coulée et celle-là fort endommagée, paraît-il.

Bien sûr la rapidité de la manœuvre a favorisé cette baraka, mais celle-ci a joué un grand rôle. Par contre à bord, beaucoup d'impacts par éclats de projectiles. Le plus important est dans la muraille tribord du hangar d'aviation, vide de ses hydravions. Un gros morceau de 380 en a crevé la tôle, mais n'a pas eu la force de sortir par l'autre côté, on l'a retrouvé, encore chaud, à l'intérieur du local.

Le *Strasbourg* fait route pour doubler le cap de l'Aiguille. Le loch indique 25 nœuds au lieu de 28 ordonnés aux machines. Certes, on navigue par petits fonds, ce qui freine la vitesse, mais tout de même on ne devrait pas perdre 3 nœuds de ce fait. Les mécaniciens tardent bien à régler l'allure et des torrents de fumée noire sortent toujours par la cheminée ! Qu'est-ce qu'ils peuvent bien foutre en bas, bon Dieu !

18 h 40 - Des bruits sourds sur l'arrière du travers bâbord. Le *Lynx* et le *Tigre* sont en train de lâcher des chapelets de grenades sous-marines qui explosent sous l'eau en soulevant des gerbes trapues d'un liquide grisâtre. Pas de doute, ils doivent attaquer un sous-marin en plongée. Je pense que la présence sur ces lieux d'un tel navire britannique est assez invraisemblable, mais on a vu tant de choses ahurissantes depuis ce matin, qu'on ne peut plus s'épater de rien.

La veille signale la masse d'un gros bâtiment au gisement 290. Ça y est, voilà la flotte adverse qui se présente pour combattre. L'écrasement est proche et l'inévitable va se produire. Le *Strasbourg* pointe ses tourelles de 330 dans la direction signalée. La silhouette anglaise, confuse et difficilement identifiable, disparaît dans la brume avant qu'il ait été possible d'ouvrir le feu. On s'attend à la voir reparaître, flanquée de ses acolytes. Sur les passerelles, les jumelles fouillent l'horizon, c'est en pure perte, rien n'est visible dans la buée qui semble s'élever de la mer. Un long moment d'anxiété, puis les tourelles reviennent dans l'axe.

Le *Strasbourg* laisse par son travers le cap de l'Aiguille.

— *Alerte aérienne par bâbord arrière, signale la couronne de veille.*

À moyenne altitude, quatre avions britanniques bien groupés, sont en route de présentation pour lâcher leurs bombes sur notre bâtiment.

— *Ne manœuvrez pas pour cette attaque, me dit le Pacha. Ce n'est pas nécessaire.*

Je pense aussi qu'il n'est pas indispensable de manœuvrer, c'est-à-dire de changer de cap jusqu'à présenter le travers aux attaquants aériens, lorsque ceux-ci sont approximativement au site 40, d'abord, parce que la nouvelle route, même momentanée, nous rapprocherait de la position supposée de l'ennemi, ensuite, parce qu'on a d'autres moyens d'éviter d'être touchés. En effet, la DCA du bord ne tarde pas à ouvrir, sur les *Swordfish*, un feu nourri (l'artillerie contre avions du *Strasbourg* comporte 16 canons de 130 mm, quatre pièces de 47 mm, huit canons de 37 mm et vingt-deux mitrailleuses. Cela constituait un ensemble particulièrement redoutable surtout en ce qui concernait les 130, dont la distance d'intervention était importante).

Il est 18 h 45. Le tir des 130, d'abord imprécis, les encadre rapidement de multiples flocons blancs de plus en plus proches de leurs ailes. L'avion de tête paraît tanguer au milieu des éclats. Mais

l'assaillant n'insiste pas, et bien avant d'être en position pour larguer ses bombes, il abandonne l'attaque et se disperse vers le nord-ouest (les *Swordfish* sont des biplans peu rapides, mauvais bombardiers, bien plus dangereux comme avions torpilleurs. Ils sont aussi utilisés pour la reconnaissance et la conduite du tir). Avec des appareils d'aussi faible performance il faudrait d'ailleurs rudement d'audace pour essayer jusqu'au bout le feu de notre imposante DCA. Heureusement, les aviateurs ne sont pas tous des héros, sinon que deviendraient les pauvres navires ?

Le *Volta* et le *Terrible* évoluent dans les parages en se rapprochant. Le Pacha leur fait signaler de prendre des postes de protection par bâbord. En même temps, il ordonne au *Tigre* et au *Lynx* de nous éclairer dans le nord.

Autrement dit, les forces navales sorties de Mers-el-Kébir s'organisent sous l'autorité de l'« *Amiral Collinet* ». On se groupe enfin d'une manière cohérente pour combattre.

18 h 48 - Route au 75, pour doubler le cap Carbon. Je songe alors à cet officier qui, au cours de l'après-midi sur la passerelle, m'avait déclaré avoir l'impression d'être dans l'antichambre de la mort. Je l'avais raillé d'extérioriser ce que beaucoup pensaient au fond de leur cœur. Et voilà que le navire, toujours intact, a maintenant le cap vers la mer libre, car cette dernière abattée sur la droite, place sans nul doute, les éventuels poursuivants sur l'arrière de notre travers. On s'est bel et bien dégagé de la masse où les chances de survivre étaient minimes. Vraiment, pour avoir osé, le *Strasbourg*, paré d'une veine insolente, sort de l'antichambre de la mort. Certes, le danger est toujours imminent, mais la lutte probable se déroulera dans des conditions moins inégales.

On ne sait rien sur la position de la flotte anglaise, sauf qu'elle doit nous poursuivre. Or, le *Valiant* et la *Resolution* sont des cuirassés à vitesse réduite, certainement moins de 22 nœuds, qui, de quart d'heure en quart d'heure, ne feront que perdre du terrain. Reste le *Hood*, croiseur de bataille rapide, capable de donner 30 nœuds et qui, de ce fait, doit inéluctablement nous rattraper. Il sera donc le seul antagoniste valable du prochain engagement.

Normalement, ses huit canons de 380 mm devraient avoir facilement raison de nos huit pièces de 330 mm, mais ce n'est pas prouvé ! Dans ce duel entre deux mastodontes, c'est le premier qui touchera l'autre qui aura le plus de chances de l'emporter. Et comme la protection du navire anglais est nettement inférieure à la nôtre, la situation n'est pas désespérée, il s'en faut. La partie est même loin d'être perdue. Les circonstances aidant, elle peut même tourner à notre avantage. La parole est aux canonnières. Il y a bien les soixante avions de l'*Ark Royal*, ce magnifique porte-avions britannique, mais après la piteuse performance d'il y a quelques minutes, le danger aérien paraît inexistant.

L'ennui c'est que le *Strasbourg* se traîne à 26 nœuds au lieu des 28 prévus, en faisant toujours une fumée du tonnerre, à se demander ce que font, en bas, Messieurs les mécaniciens ! Jamais, au grand jamais, les chaufferies n'ont réalisé un aussi piètre travail, alors que ce n'est véritablement pas le moment. Sur l'ordre du Pacha, un officier du blockhaus téléphone aux machines pour avoir des précisions à ce sujet

— *Le Commandant s'inquiète*, dit-il à l'ingénieur mécanicien de quart, *qu'on ne donne pas le nombre de tours convenu, et s'étonne que, malgré des observations réitérées, vous persistiez avec un parfait entêtement à propager dans l'atmosphère des torrents de fumée noire, ce qui doit contribuer à nous faire salement repérer. De plus, mon opinion personnelle est que vous vous foutez un peu trop de la République, et que vous ferez bien d'exécuter les ordres... Comment ? Il n'y a pas de quoi rigoler ! Mais personne ne rigole, je vous assure... Diable ! La rue 2 ?... Bon d'accord.*

On apprend alors qu'un éclat d'obus a rabattu, et coincé fermé un volet de la cheminée correspondant à une des chaudières de la rue 2. De ce fait, les ventilateurs de chauffe doivent très mal fonctionner, la combustion est mauvaise d'où l'émission d'une fumée anormale. Les chauffeurs en cause, interpellés par téléphone, font des réponses incohérentes. Dès qu'il le pourra, le chef de service machines viendra lui-même rendre compte au Commandant sur la passerelle.

18 h 52 - Le *Strasbourg* communique par fanal lumineux avec son hydravion H.S.25, qui orbite dans le sud. Mis à l'eau au cours de la matinée et amarré sur bouée, cet appareil a dû décoller du plan d'eau de Mers-el-Kébir au cours de l'engagement. Comme un chien fidèle, Dieu sait après quels détours, il rallie son maître pour ordres. On lui signale d'éclairer (explorer la mer dans la direction de l'ennemi afin de la situer et de le signaler aussitôt) les bâtiments français jusqu'à la nuit, puis de rallier le mouillage d'Arzew.

Il pique vers l'ouest pour accomplir sa mission. Brave H.S.25 ! C'est une proie bien facile pour l'aviation adverse, mais, grâce à lui, le *Strasbourg* saura enfin où se trouve la flotte britannique, car, jusqu'ici, on n'a eu aucun renseignement à ce sujet, et on en est réduit à des hypothèses.

Les passerelles, jusque-là silencieuses, commencent à reprendre vie. Il semblerait que beaucoup se sont rendu compte intérieurement de l'évolution de la situation et du nouvel équilibre des forces dans un engagement éventuel. L'espoir, c'est certain, est revenu au cœur de tous. Une ardeur guerrière succède à une résignation qui, certes, n'excluait pas une réelle détermination, mais qui rappelait trop la phrase fameuse : *Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre.*

Dans le blockhaus, les conversations vont rapidement bon train, dans une ambiance de gaieté et de détente. On apprend qu'à l'appareillage, un éclat d'obus britannique a coupé net la hampe du pavillon de poupe du *Strasbourg*, évitant ainsi aux timoniers la corvée d'amener celui-ci avant de hisser les couleurs à la corne du mât arrière, que l'artillerie adverse a détruit complètement le phare de Mers-el-Kébir, sans doute par un projectile de 380 mm de plein fouet, et que la cambuse s'affaire pour servir un casse-croûte au personnel.

Je profite de ce moment pour poser au Pacha une question qui me vient à l'esprit.

— *Pourquoi, Commandant, avez-vous tant attendu pour faire larguer la chaîne bâbord au moment de l'appareillage ?*

— *Moi, s'étonne Collinet. Mais je vous ai fait signe presque aussitôt, dès que le bâtiment a commencé à prendre de l'erre.*

— *Le temps m'a paru long pourtant, je vous assure.*

— *Il m'est difficile d'en fixer à posteriori la durée. Mais, poursuit le Pacha, avec un tic malicieux sur le visage, je ne crois pas que ce délai ait un intérêt historique, à moins que vous n'ayez un jour l'intention d'écrire vos mémoires.*

— *Vous me donnez là une idée pour plus tard. Mais, si vous me le permettez, j'ai une autre question à vous poser ?*

— *Dites.*

— *Au moment où vous m'avez fait signe de larguer la chaîne bâbord, j'ai eu l'impression que vous étiez persuadé que mes gabiers fuyaient leurs postes. Je vous assure qu'il n'en était rien. C'est moi qui les avais autorisés à aller se mettre à l'abri de la tourelle 1, afin qu'ils ne soient pas tués en attendant de remplir leur mission.*

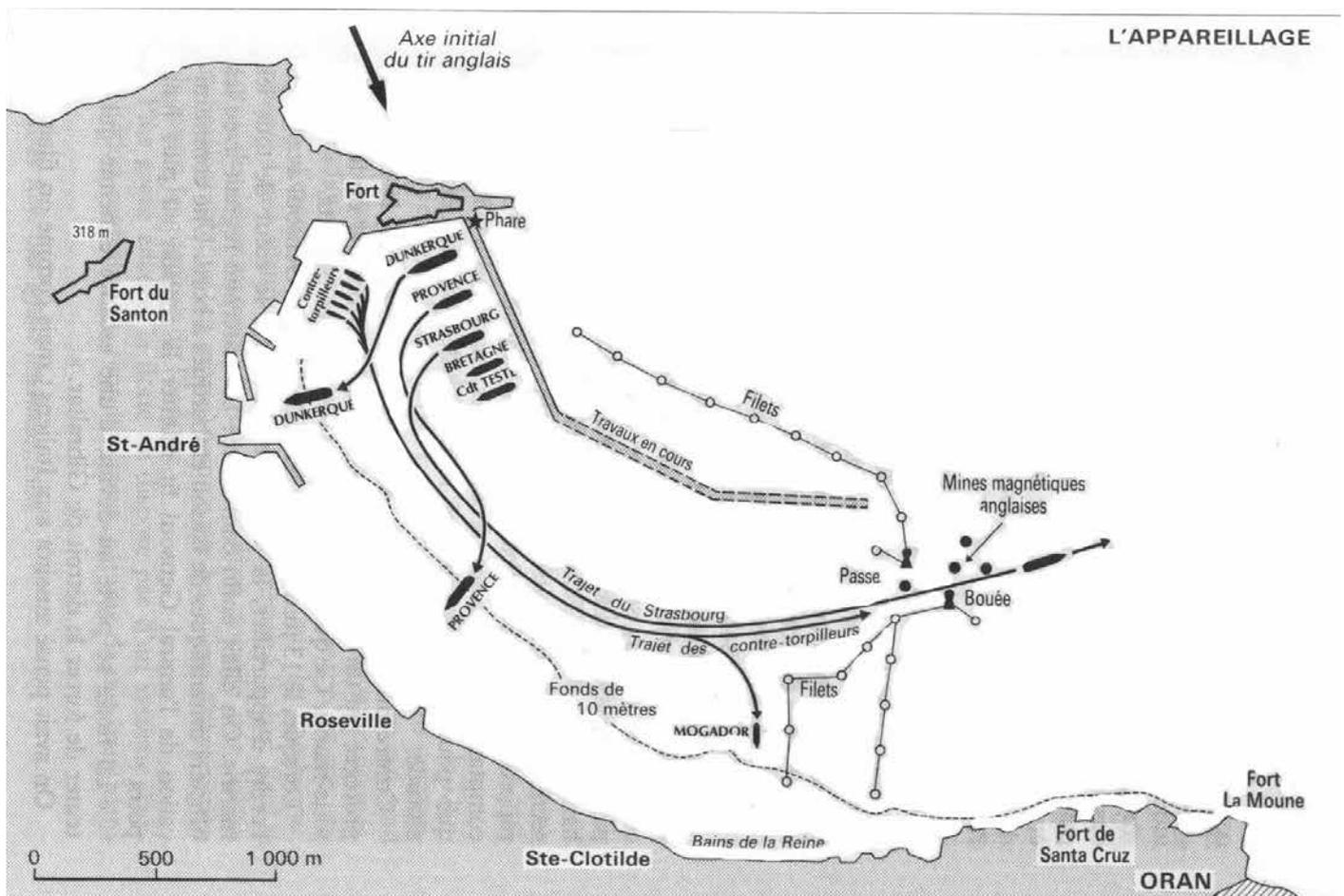
— *J'ai bien cru ce que vous pensez, pendant un très court instant, car je ne me rendais pas compte où ils allaient. Mais tout aussitôt j'ai pensé autrement, quand j'ai vu avec quelle rapidité ils revenaient vers vous à votre coup de sifflet.*

Quelques officiers du blockhaus, dont le chef du service artillerie, viennent alors sur l'aileon bâbord de la passerelle converser avec le Commandant sur la situation militaire présente et ses possibilités de développement. Mes occupations de chef de quart m'empêchent d'entendre leurs propos.

Résultat de ce conciliabule : les veilles de surface et aériennes sont renforcées, notamment dans le secteur où l'on présume que doit apparaître l'adversaire éventuel.

19 h 00 - Le *Strasbourg* fait route au 80, cap sur la petite ville de Mostaganem, sise dans l'est de la baie d'Arzew. Quelques instants plus tard, il laisse par son travers tribord, le cap Carbon.

La force occasionnelle française, en train de se former, se dirige vers l'est sous la direction de l'« *Amiral Collinet* ». Mais quelles peuvent bien être les intentions de celui-ci ? Que deviennent aussi, à Mers-el-Kébir, les camarades du *Dunkerque* et de la *Provence* ?



*La trajectoire du Strasbourg dans le port de Mers-el-Kébir et son passage dans la porte du filet*

# La poursuite vespérale

Et voilà que, devenant subitement loquace, le Pacha envisage avec moi les conditions d'un prochain accrochage avec la flotte britannique.

Nous sommes tout d'abord obligés de constater que la visibilité nous sera maintenant défavorable à l'ouverture du feu, alors que c'était l'inverse tant que nous étions en baie d'Oran. En effet, nous nous écartons de la côte. De plus, le soleil commence à s'abaisser rapidement vers l'horizon, et son reflet sur l'eau gêne d'une façon notable la vue vers l'ouest, alors que dans l'est on distingue la côte africaine à plus grande distance. Dans l'imminent duel d'artillerie ce sera la cause d'une infériorité manifeste du *Strasbourg* vis à vis du *Hood*, rien ne sert de le cacher. Et celui-ci pourra même entamer les hostilités avant d'être aperçu par son antagoniste, dont la télémétrie, d'autre part, sera rendue difficile par les circonstances atmosphériques. Amère constatation, d'autant plus affligeante qu'on ne peut y apporter aucun remède, car il n'est pas question de changer de route. 19 h 05 - Les transmissions communiquent un radio de H.S.25, qui signalait, cinq minutes plus tôt : *Trois grands bâtiments dans le 350 et à vingt milles de l'Amiral, faisant route au 90.*

C'est le premier tuyau valable sur la position de l'adversaire. L'enseigne de vaisseau Cadin porte ce renseignement sur la carte. L'Amiral qui sert de repère ne peut être que le *Dunkerque* certainement encore dans la rade de Mers-el-Kébir (par convention et pour faciliter les messages, l'ennemi était toujours situé par rapport à notre navire amiral). On en déduit, crayon en main, que les Britanniques sont, à l'heure actuelle, à plus de trente-cinq mille mètres du *Strasbourg*. Cela paraît invraisemblable et consolant à la fois.

— *Pour que cela soit possible, dis-je, il faut : primo que les cuirassés anglais se soient dérobés vers le nord dès qu'ils ont cessé le feu, secundo, qu'ils n'aient pas eu connaissance de notre sortie de Kébir au moment où elle s'est produite. Autrement dit, qu'ils n'aient pas reçu le ou les messages de renseignement de leur aviation, alors que nous en avions nous-mêmes intercepté un. Et le destroyer sur lequel nous avons tiré à 18 h 10 ? Il a bien dû avertir son chef de ce qui lui arrivait ! C'est fantastique et ne peut s'expliquer que par un mauvais fonctionnement momentané des transmissions du Hood, quelle qu'en soit la cause.*

— À moins, propose le frégaton chef du service artillerie, *que l'amiral anglais ait tout simplement mis un certain temps pour se décider à nous poursuivre. À la guerre, les erreurs de l'adversaire comptent souvent davantage que sa propre astuce.*

— *La route actuelle des gens d'en face, coupe le Commandant, indique bien qu'ils nous poursuivent, mais le fait que les trois grands bâtiments soient signalés groupés, démontre que la poursuite a dû commencer depuis très peu de temps, sinon le plus vite et le seul qui puisse nous rattraper avant la nuit, serait nettement détaché des deux autres. À la réflexion, les avions qui nous ont attaqué à 18 h 45 ont dû être les premiers à faire parvenir à l'amiral britannique notre position et notre route.*

— *Pour conclure, dis-je, celui-ci est resté pendant cinquante minutes dans l'ignorance de nos mouvements, tout au moins tout s'est passé comme s'il en était ainsi. Que voilà une douce constatation.*

— *Là n'est pas la question, réplique le Pacha en riant. Dans combien de temps serons-nous à la vue du Hood ?*

— *En supposant exact, d'une part le tuyau du H.S.25 et d'autre part une supériorité de*

*vitesse du Hood de l'ordre de cinq nœuds, il faudra plus d'une heure à celui-ci avant qu'il nous aperçoive dans l'état actuel de la visibilité.*

Pendant ce discutage de coup, le *Volta* et le *Terrible* ont pris des postes de protection par bâbord devant, la *Poursuivante* et le *Bordelais* par tribord arrière. Le *Lynx* et le *Tigre*, venant du nord, s'efforcent de rallier le groupe.

Lorsqu'ils auront rejoint le *Strasbourg*, celui-ci sera entouré d'une bonne ceinture de DCA. D'ailleurs, la prochaine attaque britannique sera sans doute aérienne, la portée des avions de l'*Ark Royal* étant infiniment plus grande que celle des canons du *Hood*. Décidément, le porte-avions est un navire avantageux.

19 h 20 - D'après les observations, la vitesse du navire est inférieure à 26 nœuds et sa cheminée fait toujours une fumée du tonnerre.

Cette énervante constatation coïncide avec l'arrivée sur la passerelle de l'ingénieur mécanicien chef du service machines, Monsieur Marquier. Grand et mince, au profil distingué, genre beau brun, cet officier est un excellent camarade de carré, dont chacun apprécie l'amabilité. Effroyablement compétent dans son métier, très strict dans le travail pour les autres comme pour lui-même, il dirige sans défaillance les installations compliquées des 180 000 chevaux qui constituent notre appareil de propulsion. Vêtu d'une combinaison bleue fraîchement repassée, le front ruisselant de sueur, les traits tirés et le visage soucieux, le chef mécanicien, c'est patent, ne vient pas faire du charme. Au contraire, on peut déduire de son aspect, sans crainte de se tromper, que quelque chose ne doit pas tourner rond en bas.

Voilà le dialogue que j'ai cru comprendre, mon incompetence en ce qui concerne la machine étant peut-être la cause de certaines erreurs d'interprétation de ma part.

— *Comme on a dû vous en rendre compte, Commandant, explique Marquier en s'adressant au Pacha, un des volets de cheminée de la rue 2 est à peu près fermé, sans doute sous l'effet d'un éclat d'obus qui l'a rabattu et tordu à la fois. Le refoulement du ventilateur de chauffe est, de ce fait, très défectueux, ce qui explique la fumée que nous faisons actuellement et le mauvais rendement d'une de nos chaudières. Il faudrait...*

— *Mais, coupe Collinet, vous n'avez pas essayé de faire ouvrir le volet ?*

— *Si, à cet effet, j'ai envoyé deux chauffeurs en haut de la cheminée. Malheureusement la manœuvre à la main s'est avérée impossible. Une véritable réparation est indispensable et ne peut se faire qu'après avoir mis bas les feux de la chaudière, peut-être même à la rue 2 toute entière.*

— *Pas question pour l'instant, c'est-à-dire avant la nuit faite. Nous marchons à peine 26 nœuds et le Hood nous court après. Ce n'est pas le moment de réduire cette allure déjà insuffisante. Le statu quo ne me satisfait pas, mais je le préfère au remède que vous me proposez. Tant qu'il n'y aura pas de fait nouveau, continuez comme ça.*

— *Bien Commandant. Cependant, rétorque Marquier, il serait bon d'aller voir ce qui se passe dans la rue 2. Ses réponses téléphoniques sont à côté des questions qu'on lui pose. Un début d'intoxication générale du personnel par oxyde de carbone est possibles.*

— *Malheureusement, pas question non plus d'envoyer une équipe de secours. Son intervention nécessiterait l'ouverture prolongée du panneau du pont blindé. Je ne puis l'envisager tant que nous sommes aux postes de combat, et qu'une attaque adverse me paraît imminente. Aussi je m'en tiens à ce que je viens de vous dire. A moins de fait nouveau, continuez comme ça.*

Marquier, résigné, quitte la passerelle.

Personnellement je ne comprends pas bien le refus du Commandant d'aller voir ce qui se passe dans la rue 2 (le *Strasbourg* n'a qu'une cheminée dans laquelle aboutissent les évacuations de ses six chaudières. Au mouillage, chacune de ces évacuations est fermée à son extrémité supérieure par un volet pour empêcher les entrées d'eau de pluie. Ces volets sont ouverts avant de mettre les chaudières en fonction).

Je sais bien que les règlements interdisent formellement d'ouvrir un panneau du pont blindé lorsqu'on est aux postes de combat, car ce serait faire une ouverture dans la protection horizontale du navire. Mais ce serait bien de la malchance si une bombe d'avion utilisait juste cette brèche pour aller exploser dans les fonds. Ceci dit, c'est bien au responsable qu'il appartient de décider. Maintenant une veille aérienne attentive couvre sites et azimuts dans tous les secteurs, particulièrement celui de l'ouest. Les alertes vont se succéder à cadence rapide. En effet, çà et là, loin dans le ciel, soit par groupes, soit isolés, les avions britanniques, en grand nombre, se préparent à une attaque générale. Il semble que *L'Ark Royal* ait mis en l'air toute son aviation.

19 h 45 - Premier assaut de bombardiers légers dans trois directions différentes. La DCA du *Strasbourg* ouvre le feu à bonne distance sur deux vagues d'assaillants. Elle ne peut faire mieux, avec efficacité tout au moins, car elle ne possède que deux conduites de tir valable. L'adversaire, encadré de flocons blancs, se retire en ordre dispersé, bien avant d'être arrivé à portée de lancement. Mais un troisième groupe, soumis simplement au feu peu impressionnant des mitrailleuses, continue imperturbablement sa présentation. Quelques instants avant qu'il n'arrive au point où l'on estime à la vue qu'il va larguer ses projectiles, je mets la barre à gauche toute pour dérégler la visée adverse. Le *Strasbourg* abat rondement sur bâbord, puis revient à sa route initiale. Entre-temps des bombes tombent à la mer, à deux cents mètres environ par tribord, soulevant de faibles gerbes. Cela paraît ridicule après le bombardement de l'artillerie anglaise sur le plan d'eau de Mers-el-Kébir, d'autant plus que ces engins aériens n'explorent pas au contact de l'eau car ils ne doivent pas être munis de fusées à grande sensibilité.

L'attaquant a repris du champ et se concentre hors de portée de la DCA pour un prochain assaut. Cela fait penser aux mouches qui, chassées de la main, s'éloignent puis tentent de se reposer sur votre visage.

— *Avions alliés par tribord arrière*, signale la veille haute.

À cette nouvelle, une noble indignation s'empare du blockhaus qui précise à l'annonceur :

— *Ce serait plus exact de dire, avions ennemis !*

— *Non*, rectifie le commandant Collinet, *britanniques seulement*.

Mais l'heure n'est pas propice à ces querelles de langage. Sur les passerelles l'attention générale se concentre sur le ciel.

19 h 49 - Attaque étoffée de l'aviation de l'*Ark Royal*, dont le processus est identique à celui de la précédente. Dérobement du *Strasbourg* sur bâbord, bombes tombant à l'eau par tribord.

19 h 50 - Troisième attaque, repoussée entièrement par la DCA. Pas de bombardement « *allié* ».

19 h 52 - Quatrième attaque, dans les mêmes conditions que la troisième.

19 h 54 - Cinquième vague d'assaut aérienne. Décidément c'est de l'acharnement. Notre artillerie DCA et celle de tous les navires d'escorte sont déchaînées. Un seul groupe d'avions arrive à portée de lancement et laisse tomber à l'eau un chapelet de petites bombes, sans doute incendiaires, à proximité du *Strasbourg* en train de se dérober par la manœuvre. Les assaillants s'éloignent dans le nord, poursuivis par un feu nourri. Soudain, l'un d'eux pique, désarmé, vers la mer. Hourras des équipages. Hélas, arrivé au ras de l'eau, il se redresse et continue son chemin en zigzaguant.

Toutes les « mouches » disparaissent dans le nord-ouest après s'être rassemblées. C'est la certitude d'un moment de répit. À la réflexion, ces attaques aériennes ont dû constituer un beau spectacle pour les habitants de la ville de Mostaganem dont les maisons se silhouettent sur la côte voisine.

— *Heureusement, dis-je au Pacha, aucun pilote britannique n'a eu l'idée de nous remonter exactement de l'arrière et à faible altitude. S'il s'était présenté de cette façon, il aurait été caché jusqu'au dernier moment par l'effroyable fumée que notre cheminée étale sur l'eau, et il aurait eu plus de chance de mettre sa bombe au but.*

— *Sans doute, concède le commandant Collinet, mais j'ai l'impression que ces attaques ne sont pas dans la noble tradition anglaise. Il leur a manqué une persévérance et une détermination qui sont indispensables pour se solder par un succès. Tout s'est passé peut-être comme si le cœur n'y était pas !*

Je songe alors que pour bien combattre et surtout pour bien attaquer, il faut avoir la haine au ventre. Sans cela, pas de héros ! La totalité de ces pilotes n'a pas eu le temps d'apprendre à nous détester. Nous guerroyions ensemble il n'y a pas plus de 16 jours. La résolution des exécutants, livrés à eux-mêmes dans le ciel, n'a pas été à la hauteur de celle de leurs chefs (le 6 juillet 1940 les avions de l'*Ark Royal* lanceront des torpilles sous-marines sur le *Dunkerque* échoué dans la baie de Mers-el-Kébir. Plusieurs d'entre elles couleront en arrivant à l'eau. Les scaphandriers qui les ont relèveront constateront que leurs leviers de prise d'air étaient coincés par des taquets en bois, ce qui rendait leur fonctionnement impossible. Il y avait donc sur le porte-avions britannique des marins torpilleurs qui n'étaient pas d'accord avec leur Amirauté sur l'utilisation de ces engins !)

— *Le danger aérien momentanément écarté, plaisante Collinet, reste à savoir, avec un minimum de précision, où se trouve la force navale Poursuivante ?*

L'hydravion H.S.25 vient de donner des renseignements à ce sujet, mais pas absolument concordants. H.S.24, l'hydravion de la pauvre *Bretagne* a parlé aussi. Il faudrait savoir et voir cela de près. On matérialise ces divers tuyaux sur la carte. Pour les rendre cohérents, on estime que le *Hood*, laissant en arrière ses congénères, doit marcher 30 nœuds.

Le graphique présumé des routes du croiseur de bataille britannique n'est guère rassurant. À 20 heures il doit être à 25 000 mètres environ, s'étant rapproché de dix kilomètres dans les dernières soixante minutes. Son azimuth est voisin de celui du soleil, très bas sur l'eau. Dans cette direction, la visibilité est médiocre, sûrement inférieure à 15 000 mètres, alors qu'en regardant à l'opposé, c'est-à-dire vers l'est, la vue est bien meilleure. Ce que l'on craignait se réalise. Le *Hood* a des chances de nous voir avant que l'on ne l'aperçoive. Dans ce cas, gare la danse ! Un seul espoir, qu'il ne nous découvre pas avant le coucher du soleil à 20 h 15. Alors, bon Dieu, tout sera changé, car dès que l'astre du jour, comme dit le poète, se sera caché derrière l'horizon, c'est nous qui serons favorisés par la visibilité et c'est nous sans nul doute, qui le discernons le premier. Le destin du *Strasbourg* va se jouer une fois de plus dans les quelques minutes qui vont suivre.

20 h 10 - La flotte française se trouve à trois milles dans le 300 du cap Ivi.

Un message parvient au blockhaus. Il émane du commandant en chef, l'amiral Gensoul :

— *Concentrez-vous au jour, ordonne-t-il, et faites route vers Toulon. Rendez-vous fixé par «Amiral Marseillaise».*

Le commandant Collinet le lit rapidement et ne dit rien (L'*Amiral Marseillaise* était l'amiral Marquis. Il a sous ses ordres une division de trois croiseurs de 7 500 tonnes qui avait appareillé d'Alger dans la journée et se dirigeait vers Oran). La veille reste silencieuse. J'allume ma pipe et je regarde l'heure à plusieurs reprises à la montre de l'habitacle.

20 h 15 - C'est l'instant attendu. Je me déplace vers l'arrière de la passerelle pour constater avec satisfaction que le soleil disparaît derrière l'horizon. Au même moment, l'artillerie de 130 mm du bord ouvre le feu sur un groupe d'avions qui, venant du nord-ouest, oblique vers le nord, devant la densité du barrage DCA. La visibilité dans la direction de l'adversaire s'améliore nettement. Rien en vue. Cependant on ne devrait pas tarder à apercevoir le *Hood*.

— *Ça vaudrait la peine, dis-je au Pacha, de faire demi-tour pour accrocher le british dans les meilleures conditions tactiques. Cette manœuvre nous amènerait à son contact dans cinq à dix minutes au maximum. Belle occasion pour lui rendre en quelques salves, avant l'arrivée de ses copains, les pruneaux qu'il a déversés sur une Bretagne sans possibilités de réaction. Je pense à tous les pauvres gens qui sont encore en train de mourir, emprisonnés dans la coque de cette vieille hourque.*

Collinet ne dit rien. Au bout d'un moment, je continue :

— *À la bataille de Jutland, en 1916, des croiseurs de bataille anglais, aussi peu protégés que le Hood, ont sauté, telle la Queen Mary, au bout de quelques minutes d'engagement avec la flotte allemande.*

— *Le soleil est couché. Vous n'avez plus beaucoup de temps pour finir votre pipe, réplique en riant Collinet.*

— *Hélas, dis-je en réponse à ce coq à l'âne, ne pas pouvoir fumer la nuit sur une passerelle en période d'hostilités, c'est ce qu'une guerre a de plus éprouvant. Les grands chefs qui font les règlements et qui ont horreur du tabac, ne s'en rendent pas compte.*

20 h 26 - H.S.25 signale que le *Hood* fait demi-tour et met le cap au 300. En voilà un qui connaît la musique. Il sait bien que le coucher du soleil a changé la situation et qu'il vaut mieux abandonner la poursuite, plutôt que de se risquer dans un combat crépusculaire ou nocturne. Quoiqu'il en soit, la satisfaction est générale à bord, à l'annonce de cette nouvelle.

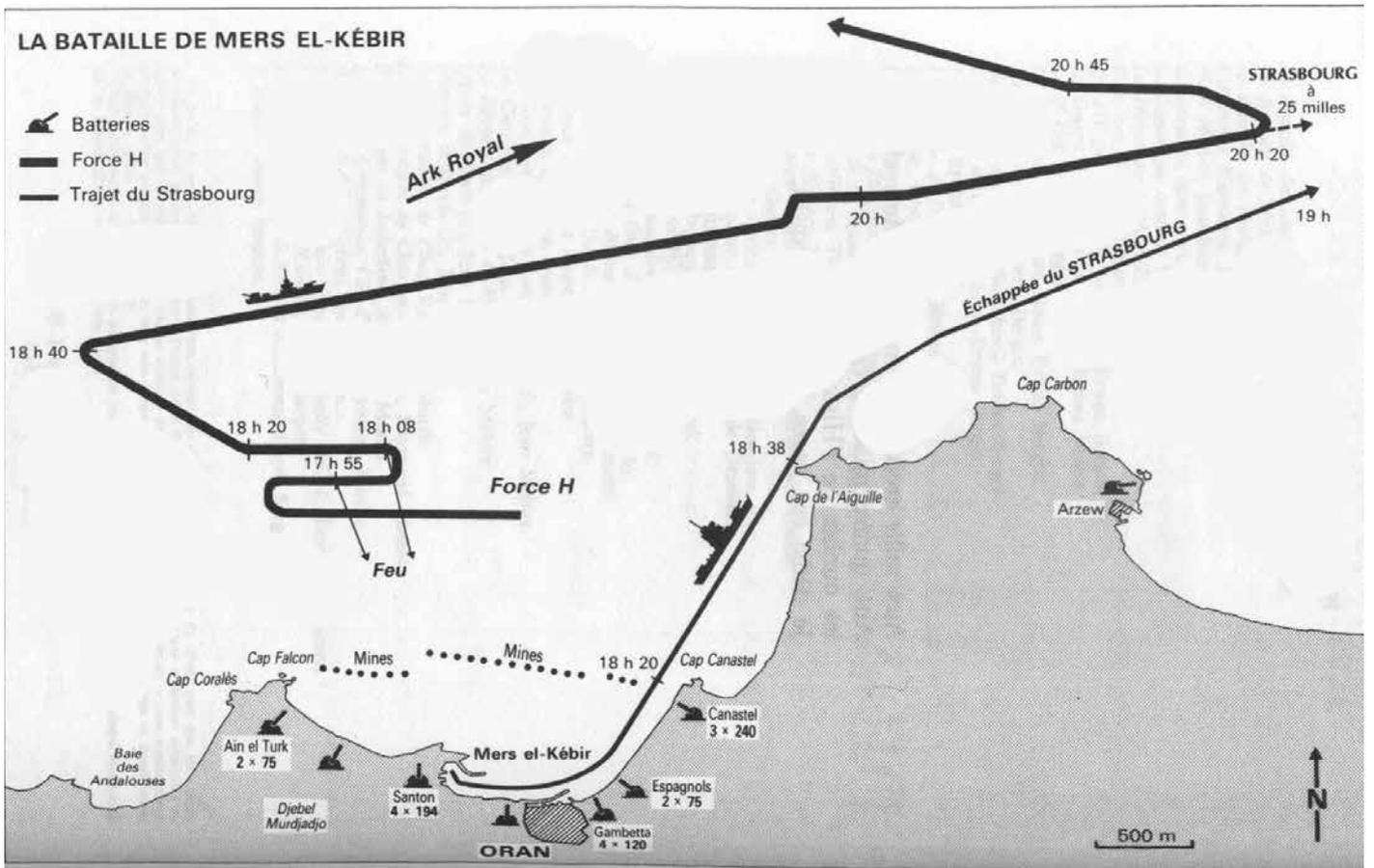
Le graphique, tenu à jour par l'enseigne de vaisseau Cadin, laisse supposer que le *Hood* devait se trouver au moment de son retournement à 20 000 mètres des bâtiments français. Il semble pourtant qu'à cette distance on aurait dû le voir, dans les dernières minutes, lorsque la visibilité est devenue plus avantageuse pour nous.

20 h 30 - Le *Strasbourg* ouvre le feu, à grande distance, par le travers bâbord, sur deux avions qui font une route parallèle à la sienne. D'ailleurs ils sont vraiment hors de portée efficace de notre DCA.

— *Ces deux zincs, remarque le Pacha, nous doublent par le nord avec l'intention évidente de venir ultérieurement nous attaquer du côté de la terre toute proche. Que la veille les suive le mieux possible et me prévienne de leurs mouvements.*

20 h 32 - H.S.25 annonce qu'il considère sa mission comme terminée, et qu'il se dirige vers la baie d'Arzew pour y amerrir avant la nuit faite.

20 h 34 - Le *Lynx* et le *Tigre* rallient le *Strasbourg* et prennent poste dans son secteur bâbord arrière. La flotte de l'« *Amiral Collinet* » est maintenant au complet dans la formation ordonnée. La situation s'améliore. Quelle différence avec les tristes perspectives de cet après-midi ! À ce sujet, que peuvent bien devenir le *Dunkerque*, la *Provence* et le *Commandant-Teste* ? Très certainement ils ont dû être touchés par le tir de l'artillerie adverse et sont encore sur la rade de Mers-el-Kébir. Dans quel état ? De quelle durée sera le répit que leur accorde provisoirement la flotte britannique ? Autant de questions angoissantes pour l'instant sans réponses.



*Les trajectoires de la flotte anglaise et du Strasbourg*

# Le torpillage crépusculaire

Le crépuscule de cette journée mémorable débute dans l'euphorie générale. Tandis que l'ombre de la nuit s'abat progressivement sur la mer, chacun a conscience de faire partie de l'équipage d'un navire invulnérable, et considère tout naturellement qu'il en sera encore ainsi dans les futures attaques de l'adversaire. L'optimisme est intégral. Cette bonne impression qui règne dans l'abri de navigation et ses alentours est accentuée par l'arrivée générale du casse-croûte. Pour le Commandant et les officiers supérieurs ce ravitaillement est apporté par le quartier-maître cuisinier Guyet.

Petit de taille, le regard malicieux, le geste vif, connu de tout le bord sous le surnom du *Rouquin* à cause d'une flamboyante chevelure, ce jeune recruté de la région parisienne est un artiste culinaire chargé de la table de notre carré.

Perpétuellement de bonne humeur, il est d'une activité continuelle, prêt à toutes les improvisations. Aucune invitation de la dernière heure à déjeuner ou à dîner ne l'a jamais pris au dépourvu. Le capitaine d'Armes, avec lequel il a parfois des explications difficiles, dit de lui qu'il trouverait du vin là où d'autres ne trouveraient même pas une goutte d'eau ! Aussi est-il apprécié de sa clientèle qui lui témoigne une reconnaissance viscérale fort développée.

Car une bonne cuisine aide à la bonne entente d'une communauté appelée à prendre ses repas ensemble matin et soir.

Pour l'instant notre Guyet, coiffé d'un casque de servant de DCA, apparaît sur la passerelle, les bras chargés de sandwiches appétissants et de canettes de bière sortant du frigidaire. Il étale un torchon blanc en guise de nappe sur un casier à documents, y dépose les victuailles, décapsule les bouteilles et repart avec le sourire vers d'autres ravitaillements.

Le commandant Collinet et moi-même, nous faisons d'autant plus honneur à ce réconfortant casse-croûte que nous n'avons pas absorbé grand-chose depuis midi. J'avoue au Pacha que j'ai une soif terrible et que j'ai l'impression d'être complètement déshydraté.

— *Les émotions de la journée en sont la cause, réplique-t-il. C'est un phénomène bien connu. Ces dernières heures vous avez trop intensément réagi, réfléchi et ressenti, cela vous a desséché. D'ailleurs je suis exactement dans le même état que vous.*

Tous deux nous buvons notre bière à la régalaide, avec une satisfaction non dissimulée. Ce geste naturel me paraît subitement tout drôle de la part de mon chef, car je n'aurais pas imaginé qu'un personnage aussi distingué s'abaisse à une attitude aussi vulgaire !

Au fait, me dis-je à moi-même, il en pense peut-être autant de moi, car je suppose qu'il me prend pour un homme bien élevé.

La soif apaisée, nous attaquons les sandwiches, en mordant à belles dents à même le pain. Autour de nous le personnel fait de même. Mais ceci n'empêche pas le Pacha de s'inquiéter des deux avions qui nous doublaient à grande distance sur l'avant, il y a un quart d'heure. La veille avoue les avoir perdus de vue dans l'obscurité grandissante. Il lui est alors conseillé d'être particulièrement attentive dans le secteur tribord avant, car si une attaque doit se produire, elle aura lieu venant de la terre, où la visibilité est la plus mauvaise.

Là-dessus le commandant Collinet se préoccupe des routes à suivre au cours de la nuit pour rallier Toulon, puisque c'est l'ordre reçu du commandant en chef. On est sans nouvelles de *l'Amiral Marseillaise*, avec lequel on doit se concentrer au jour. De plus, on ignore naturellement les in-

tentions de la flotte anglaise. Fera-t-elle demain une nouvelle démonstration de force à Mers-el-Kébir pour achever son œuvre ? Ou bien essaiera-t-elle d'intercepter le *Strasbourg* avant qu'il ait atteint le grand port de guerre méditerranéen ? Cette dernière hypothèse paraît la plus probable. Car le *Dunkerque* et la *Provence* qui n'ont pas appareillé, sont sûrement hors de combat et, dans ce cas, le coup de grâce des canons britanniques peut attendre quelques jours.

Le ralliement avec *Amiral Marseillaise* est donc capital, on sera ainsi plus nombreux pour affronter le *Hood* et ses satellites. Mais c'est au dit *Amiral* à signaler le point de rendez-vous. D'autre part, pour une cause évidente de discrétion, il est impératif de transmettre par Scott à l'escorte, avant l'obscurité complète, c'est-à-dire tout de suite, les ordres de route pour la nuit. Le Pacha, devant le manque de directives du commandant de la division de croiseurs, se décide pour un compromis tactique qui se traduit par les deux messages suivants :

20 h 55— *Pour Volta, Terrible, Tigre et Lynx. Route au 60 - Stop - À minuit été, sans signal, venir au nord - Stop - Vitesse 28 nœuds - Stop - À la nuit, Volta et Terrible en antenne à tribord devant, Tigre et Lynx à bâbord devant - Stop - Attention aux croiseurs français qui ont dû quitter Alger pour Oran.*

20 h 57— *Pour Poursuivante et Bordelais, À minuit été, je viendrai sans signal cap au nord, vitesse 28 nœuds - Stop - Route sur Toulon - Stop - Si vous n'avez pas assez de mazout, ralliez Alger pour ravitaillement.*

Les fanaux Scott cliquettent et scintillent dans la tour du *Strasbourg* pour transmettre ces messages. Sur les bâtiments d'escorte un faible éclat témoigne, par intervalle, des *bien compris* des destinataires.

En même temps, ordre est donné aux machines d'ouvrir la rue 2 pour savoir ce qui s'y passe. Depuis une heure, son personnel ne répond plus aux appels téléphoniques. C'est incompréhensible, car à distance, tout y semble normal, si ce n'est l'effroyable fumée qui sort toujours par la cheminée. La nuit se fait, sereine et calme, comme si la nature était indifférente à la peine et à la sottise des hommes.

La mer est plate comme un miroir. Le ciel sans nuages, commence à se piquer d'étoiles. Toutes les précautions sont prises pour un blackout complet. À ce sujet, je m'inquiète d'un lumignon qui brille dans l'abri de navigation. C'est la petite lampe témoin qui indique que les hélices sont *claires*. Son interrupteur se trouve sur la plage arrière, sur le fût de la catapulte. À l'appareillage on a oublié de couper le courant, il y a évidemment quelques excuses à cela.

J'interpelle l'enseigne de vaisseau Cadin pour lui dire :

— *Allez donc derrière éteindre cette lumière. Comme vous savez d'où elle se manœuvre, ce sera plus simple et plus vite fait que de s'adresser à quelqu'un de plus.*

Le midship se précipite dans les échelles pour exécuter l'ordre.

Dans le blockhaus des rires fusent, on ne sait pourquoi, puis tout se tait. L'indicateur d'angle de barre tinte par intervalle dans le silence revenu. Sur l'avant on distingue les silhouettes du *Volta* et du *Terrible* qui laissent derrière eux un sillon argenté d'écume. La force navale française arrive par le travers du cap Khramis. Il est 21 h 12.

Soudain, un crépitement de mitrailleuse se fait entendre sur la droite, il provient de la *Poursuivante*. Concentrant mon attention, je scrute l'horizon dans cette direction. Et voilà que j'aperçois, au gisement 80, un avion qui, s'élevant de la masse sombre des falaises, se silhouette tout d'un coup sur un ciel légèrement plus pâle. Il a le cap sur le *Strasbourg* et doit être à très basse altitude,

sûrement moins de cinquante mètres. Sans nul doute c'est une attaque caractérisée à la torpille. Cette constatation et cette déduction sont instantanées dans mon esprit. Sans une seconde de retard, je mets la barre toute à gauche pour montrer l'arrière à l'attaque.

La manœuvre est appuyée par deux coups de sirène pour la signaler aux bâtiments d'escorte. L'esquive une fois amorcée, il n'y a plus qu'à *subir* le torpillage en espérant que le déroboement aura dérégulé la visée de l'adversaire.

L'avion, sans changer d'altitude, continue intrépidement sa route vers sa proie. Qu'attend donc la DCA pour ouvrir le feu sur ce téméraire qui constitue une cible facile ? On n'y voit plus bien clair, mais tout de même nos mitrailleurs devraient avoir ce furieux dans leurs lignes de visée sans trop de difficultés. Le *Strasbourg* est maintenant en évolution rapide avec une forte bande. Pas de sillage de torpille signalé. L'avion, un *Swordfish*, passe dans un bruit assourdissant de moteur, à cinquante mètres au-dessus de notre plage arrière, qui semble projetée énergiquement sur tribord par la giration, puis s'éloigne vers le nord pour se perdre dans l'obscurité.

Pendant ce temps, pas de sillage de torpille, pas d'explosion, pas de manifestation de DCA, pas d'autres avions en vue.

Les dégâts sont nuls de part et d'autre. C'est un coup pour rien. Mais Messieurs les mitrailleurs n'ont pas à être fiers de leur manque de réaction. Quelle piteuse performance de leur part ! Devant la soudaineté et la rapidité d'exécution de cette attaque, ils ont dû peut-être la regarder se dérouler sans réagir. Il y en a des, comme dit l'autre, qui vont se faire dire sûrement deux mots, et pas plus tard que tout à l'heure.

Le *Strasbourg* revient au 60, sa route initiale, lorsque l'enseigne de vaisseau Cadin, essoufflé et un peu pâle, remonte sur la passerelle. Après avoir repris sa respiration, il expose qu'il était sur la plage arrière lorsque le *Swordfish* l'a survolée. L'avion a lancé au passage une bombe qui est tombée à l'eau par bâbord, à vingt mètres de la coque. Le brave et sympathique midship est assez ému et ses auditeurs s'accordent à dire que le navire a eu de la veine et lui, Cadin, aussi.

La *Poursuivante* signale que le biplan britannique a lancé une torpille dont le sillage est passé à proximité de son étrave.

— *Si ce renseignement est exact, estime Collinet, l'engin, dont la veille n'a aperçu aucune manifestation dans l'obscurité, a dû passer nettement sur notre arrière, et votre manœuvre de parade était inutile (pour éviter une torpille lancée par le travers, la meilleure parade est de manœuvrer pour mettre le navire à une route parallèle à celle de la torpille et dans le même sens).*

— *Vous n'allez pas me le reprocher, dis-je. Je ne pouvais pas me douter que ce british viserait si mal !*

— *Je ne vous reproche rien, bien sûr, d'autant plus que cette abattée a été plutôt heureuse pour la suite de l'attaque, car l'assaillant avait très certainement l'intention de nous endommager le gouvernail ou une des hélices avec la bombe de petit calibre qu'il a lâchée au passage.*

— *Cet avion n'a pas manqué de cran. Il risquait gros si notre DCA n'avait pas été subitement muette. De plus, si le pruneau qu'il nous destinait avait éclaté sur notre pont, alors qu'il était à basse altitude, il en aurait peut-être ressenti les effets, et cela d'une manière plus ou moins grave. Enfin, ce n'est pas fini pour lui. Il lui faut maintenant apponter de nuit sur l'Ark Royal.*

L'obscurité se fait de plus en plus dense. La température se rafraîchit agréablement.

21 h 20 - Voici des nouvelles de la rue 2. Une équipe de secours, munie de masques Fenzy, est descendue dans le compartiment et l'a trouvé envahi par l'oxyde de carbone. Le personnel gisait

inanimé sur le parquet, la chauffe automatique fonctionnant parfaitement. Il y a cinq morts, on espère ranimer les autres. Il paraît que l'aumônier protestant s'était joint aux sauveteurs et que son activité a été particulièrement appréciée.

Marquier, l'ingénieur en chef, monte sur la passerelle pour exposer la situation au Pacha. Il est décidé de mettre bas les feux à la rue 2, de la ventiler, puis de rabattre le volet coincé fermé dès qu'on pourra travailler sur la cheminée. En attendant qu'on puisse remettre la chaufferie en fonction, la vitesse est réduite à 20 nœuds. L'escorte est prévenue de cette diminution d'allure.

21 h 30 - La nuit est maintenant totale. Les possibilités d'une attaque adverse paraissent minimales. Aussi le commandant Collinet ordonne-t-il de faire rompre le personnel du poste de combat, qu'il n'a pas quitté depuis plus de sept heures, et de lui faire prendre le poste de veille.

Dans un grand remue-ménage, le blockhaus et les divers étages de la tour se vident d'une partie de leurs occupants. On distingue des rires, des interpellations, des conversations animées qui, on le devine, vont se prolonger dans les hamacs en des commentaires interminables sur les événements de la journée.

Quant à moi, je ne fais pas partie du nombre des chanceux auxquels il est permis de se détendre, car le roulement du service me laisse de quart jusqu'à minuit.

D'ailleurs, s'il en était autrement, cela ne m'avancerait guère, puisque je devrais rester là, à la disposition de mon chef, jusqu'à ce que des décisions définitives soient prises en ce qui concerne la navigation.

Le mouvement du personnel effectué, la passerelle redevient silencieuse. Collinet s'est assis sur sa chaise et ne dit rien. J'aimerais bien lier conversation avec lui, tout en surveillant la route et la façon dont se comportent les bâtiments d'escorte qui viennent de prendre les postes qui leur ont été assignés pour la nuit. Mais le mutisme du Pacha ne prédispose pas au bavardage. Sans doute est-il en train de réfléchir à la suite des événements.

Le temps s'écoule monotone. Quel contraste avec les heures précédentes !

22 h 50 - Le service médical prévient que tous les chauffeurs intoxiqués sont hors de danger. Nous n'aurons donc que cinq morts à déplorer.

23 h 00 - La machine signale que la rue 2 est rallumée et qu'on peut augmenter l'allure. Collinet décide de mettre à 25 nœuds, on en prévient l'escorte. Marquier téléphone pour dire que tout va bien en bas. La combustion paraît en effet excellente. Pas le plus mince filet de fumée par la cheminée. Soudain, le Pacha devient bavard :

— *Cette diminution momentanée d'allure n'est pas une bonne chose pour nous, me dit-il, nous ne savons rien des intentions de la flotte anglaise, mais nous devons supposer qu'elle va s'efforcer d'arriver à notre contact demain matin. De plus, il nous faut admettre qu'elle a dû intercepter le message du Dunkerque nous disant de rallier Toulon, et le déchiffrer, puisque notre code est encore celui que nous avons en commun avec nos alliés au cours de cette guerre. Dans cette situation, si vous étiez l'amiral britannique ?*

— *Est-ce un honneur ou une indignité ?*

— *Si vous étiez l'amiral britannique, vous vous diriez ceci : ce Strasbourg ne va pas continuer sa route vers l'est. Mais, à la nuit faite, pour me tromper, pour m'égarer dans mes recherches, il va changer de cap et abattre franchement vers le nord. C'est une ruse classique à laquelle je ne vais pas me laisser prendre. Aussi, sans plus tarder, je vais filer directement sur les Baléares pour le rejoindre au petit jour avec mon fidèle Ark Royal.*

J'opine que c'est un raisonnement valable.

— *Bon, continue Collinet. À quelle distance estimez-vous que les aviateurs anglais peuvent étendre leurs explorations aériennes autour du porte-avions ?*

— *Cela dépend de la largeur du secteur prospecté, mais le rayon de leur activité peut être normalement de cinquante milles marins.*

— *Eh bien, en faisant route au nord à partir de minuit, nous sommes à peu près certains d'être repérés au lever du soleil par les fidèles sujets de Sa Majesté. Aussi je ne vais pas faire ce que mon poursuivant éventuel estime que je dois faire. Pas de dérochement classique. La tromperie consistera à ne pas en faire, et cela en allant tout droit, le plus loin possible vers l'est, cap sur la pointe sud de la Sardaigne. Dans la matinée de demain, on avisera à changer de route selon les renseignements ou la tournure des événements. Annulez donc, auprès des bâtiments d'escorte, mes derniers ordres pour la nuit.*

Un message est rédigé en conséquence, et transmis à tous par fanal discret.

Je pense que le raisonnement du Pacha est d'une astuce impeccable, digne du meilleur roman policier, et que son auteur me l'a exposé avec suffisamment de complaisance pour en être satisfait. La tactique n'a rien de dogmatique, c'est une question de bon sens.

Collinet consulte le routier de la Méditerranée, puis rédige ses instructions pour la nuit sur le journal de navigation.

— *Là-dessus, bonsoir, dit-il en remettant son stylo dans la poche supérieure de son veston. Je vais m'étendre dans ma chambre de veille. Vous en ferez autant dans la vôtre en quittant le quart. capitaine gabier, tenez-vous sain et gaillard. À demain.*

— *Bonne nuit Commandant, réplique le capitaine gabier.*

La silhouette blanche du Pacha disparaît dans l'obscurité sur l'aileron tribord, et je reste seul dans l'abri de navigation. Je songe alors que si le *Strasbourg* est là, intact, en possession de tous ses moyens malgré les terribles événements de la journée, c'est à son commandant qu'il le doit, parce que cet homme, seul responsable, a su prendre, au bon moment, les décisions qui s'imposent après les avoir mûries au fond de lui-même. Il nous a donné un exemple de calme, de pondération et de détermination. Voilà comment il me faudrait être plus tard. Écouter les diverses opinions, y réfléchir posément et puis décider dans la sérénité, voilà comment doit se comporter un chef digne de ce nom.

Puis je pense à la pauvre *Bretagne*, chavirée la quille en l'air dans la rade de Mers-el-Kébir. C'est sûr, il y a encore présentement dans cette coque, des hommes vivants qui attendent la mort sans espoir d'en sortir.

Quelle chose affreuse ! Quelle stupidité aussi d'avoir coulé ce vieux cuirassé datant de la première guerre mondiale, comme si ce geste était absolument nécessaire pour la survie de l'Empire britannique ! Le grotesque côtoie l'ignoble !

Mais pendant ce temps les minutes s'égrainent vite jusqu'à la relève qui se fait dans un silence relatif.

À minuit, juste avant de passer la suite au lieutenant de vaisseau Chivaud, l'officier fusilier, je prends la route au 70, cap sur San Pietro, à la pointe sud-ouest de la Sardaigne, conformément aux ordres du Pacha. Puis je descends au carré.

Malgré l'heure avancée, l'affluence est relativement nombreuse chez les officiers supérieurs. Dans le fumoir, brillamment éclairé, on discute ferme sur ce qu'on a fait, sur ce qu'on aurait dû

faire, sur la façon dont chaque bâtiment s'est comporté, sur ce qu'on a vu et entendu.

Sur la table de la salle à manger, un excellent dîner froid est servi. Le *Rouquin* s'est surpassé. À ce spectacle, je me dis que la guerre sur mer est un peu particulière. D'une minute à l'autre, un projectile, une bombe ou une torpille peut nous mettre dans une situation misérable, mais jusqu'au dernier moment tous profitent d'un confort qui est malheureusement refusé à nos camarades de l'armée de terre en opérations.

J'ingurgite une bonne assiette de poisson froid mayonnaise, une tranche de jambon arrosée d'un grand verre de rosé de Mascara, puis je déguste à petites cuillerées une crème renversée. Tout en servant, le maître d'hôtel me confie que l'appareillage de Mers-el-Kébir a été extraordinaire. Pour alimenter la conversation, j'en conviens.

La collation terminée, sans me faire remarquer par mes camarades de la Garde Nationale et de l'état-major qui pérorent à côté, je vide prudemment les lieux pour rejoindre ma chambre de veille dans la tour.

Là, tout habillé, je m'étends sur le dos dans ma couchette. Un bien-être animal m'envahit totalement. C'est la jubilation, la jouissance de se sentir vivant et indemne sur un navire intact après une telle journée. C'est la satisfaction d'avoir participé à un coup de chef, quasi désespéré, qui n'avait pour ainsi dire aucune chance de réussir, et de s'en être tiré malgré tous les pronostics contraires. Dans cette béatitude, je m'endors du sommeil du juste.

# La journée du 4 juillet 1940

À 6 heures, le lendemain 4 juillet, le remue-ménage de la tour me réveille. Assis sur ma couchette, je réalise difficilement la situation, tout au moins pendant quelques instants, jusqu'à ce que me reviennent en foule à l'esprit, les événements de la veille.

D'un bond je suis sur pied et je sors sur les ailerons de la passerelle. Le temps est splendide, la mer est calme, comme seule peut l'être la Méditerranée. Pas un nuage dans le ciel. Une chaude journée en perspective. Le navire marche bon train. Sans plus tarder je pénètre dans l'abri de navigation pour me mettre au courant des nouvelles de la nuit. Le Lieutenant de vaisseau Corre, chef des transmissions, y est de quart.

— *Quoi de neuf depuis minuit ?* lui dis-je.

— *À 2 h 15, Commandant, expose le loufiat (mot d'argot maritime, désignant les lieutenants de vaisseau), nous avons reçu rendez-vous de l'Amiral Marseillaise pour quatre heures, à l'est de Minorque.*

— *Il lui a fallu le temps de la réflexion et la décision ne me paraît pas rapide car, si je me souviens bien, la concentration était ordonnée par le commandant en chef depuis hier soir à 20 heures.*

— *Oui. Quoiqu'il en soit, réplique Corre, étant donné l'impossibilité d'être à ce rendez-vous et son désir de ne pas faire d'émission par TSF, le Pacha a pris sur lui de garder le silence et de continuer sa route.*

— *All right ! comme on dit sur les bords de la Tamise.*

— *Au lever du jour, poursuit l'officier de transmission, nous avons mis à 28 nœuds. Nous avons constaté que le Lynx avait perdu pendant la nuit et que la Poursuivante, limitée par son rayon d'action, avait dû réduire l'allure pour gagner Toulon isolément. À 5 h 20, les escorteurs ont pris sur ordre les postes de protection que vous pouvez constater : Volta, droit devant - Terrible à tribord - Tigre à bâbord et Bordelais derrière. Enfin, nous venons de signaler à tous de ne pas ouvrir le feu sur les avions italiens, sauf en cas d'attaque caractérisée. Et voilà la situation.*

Comme cet exposé prend fin, Collinet pénètre dans l'abri de navigation. Les cheveux en désordre, il n'est ni lavé ni rasé, son costume blanc est froissé. Il a dû dormir tout habillé entre des apparitions répétées sur la passerelle. Salutations matinales d'usage. Puis le Pacha inspecte du regard le ciel, la mer et sa flotte.

Au bout d'un moment, il ordonne de signaler à tous :

— *Hissez un grand pavillon français en tête de mât.*

Et avant que le message soit transmis, il décide de descendre dans ses appartements pour faire un brin de toilette. J'en fais autant.

Après m'être rasé avec soin, avoir pris une bonne douche et revêtu du linge et des vêtements frais et propres, je m'installe au carré pour ingurgiter un substantiel petit déjeuner, en compagnie de notre aumônier, excellent homme de rapports très agréables, lui, se contente d'une tasse de café noir.

Dans un coin, le capitaine de frégate Frichement, chef du service artillerie, péroré devant un auditoire restreint. C'est contraire à son habitude, car cet officier, au caractère froid, est d'ordinaire peu bavard. Il raconte que la radio anglaise avait annoncé ce matin que nous avions été torpillés par l'aviation de l'Ark Royal et que nous étions fort mal en point.

— *Ainsi se fabrique la gloire et se distribuent les décorations*, soupire l'ecclésiastique.

À mon tour je prends part à la conversation pour demander si on a des nouvelles de ce qui s'est passé à Mers-el-Kébir, pendant, et après notre appareillage. Il résulte de ce que rapportent certaines personnes généralement bien renseignées, que le *Dunkerque* a dû être touché par plusieurs projectiles de 380, à la suite de quoi il est allé s'échouer droit devant lui, sur la plage de Saint-André. La *Provence* elle aussi a dû être atteinte au moins par un obus britannique, car certains ont vu une fumée blanche assez abondante sortir de sa coque à la hauteur des appartements de l'amiral. On croit savoir que ce vieux navire est maintenant dans le sud de la baie de Mers-el-Kébir. Enfin, on ne sait rien du *Commandant-Teste*.

Sur ce triste bilan, je quitte le carré pour faire un tour rapide dans mon service. Ogor me paraît en excellente forme et les gabiers semblent tous de bonne humeur. Je ne me rappelle pas que l'on se soit dit grand-chose.

Comme huit heures approchent, je remonte sur la passerelle pour reprendre le quart.

Bon quart, par un temps et une mer magnifique, avec une visibilité extraordinaire.

À 8 h 54, le *Bordelais* signale qu'il ne peut tenir l'allure de 28 nœuds, à cause de son approvisionnement insuffisant en mazout. Collinet lui donne liberté de manœuvre pour rallier directement Toulon à 25 nœuds.

Plus tard, le service transmission intercepte un radio de la flotte anglaise donnant sa position à 9 h 00, quelque part dans l'ouest d'Oran et faisant route vers Gibraltar.

Ce message paraît suspect au Pacha. D'une part les renseignements de position ne sont pas d'ordinaire émis en cours de matinée mais à midi, d'autre part les Britanniques savent parfaitement que nous pouvons déchiffrer ce radio, transmis dans un code qui nous est encore commun. Ne serait-ce pas une ruse pour nous induire en erreur sur leurs intentions ?

Collinet pense qu'il n'y a pas à tenir compte de ce renseignement et qu'il ne doit pas influencer sur nos décisions. Malheureusement, on n'a pas pu goniométrer l'émission anglaise.

10 heures - Étant à 60 milles des côtes de Sardaigne, nous faisons route au 10, pour contourner largement vers l'est les îles Baléares.

Le médecin chef d'escadre monte tuer le temps sur la passerelle. Il me raconte qu'il a passé tout l'après-midi d'hier sur la plate-forme de veille, tout en haut de la tour. Il était en compagnie de Marin Marie, un peintre de marine fort connu, mobilisé comme officier interprète. De là-haut, il avait une vue d'ensemble magnifique. Il affirme que le *Dunkerque* a été beaucoup trop lent à appareiller, trop lent à larguer derrière, trop lent aussi à filer les chaînes sur la plage avant, où l'on voyait les gabiers s'attaquer à grands coups de masse à la bosse en place, sans résultats tangibles.

Quant à nous, il est persuadé qu'il est heureux que nous n'ayons pas traîné pour quitter notre mouillage. Et il affirme qu'un projectile de 380 est tombé à l'eau non loin de la poupe de notre bâtiment, à un endroit où se trouvait notre plage arrière, moins de trente secondes plus tôt. Il dit encore qu'il a vu sur la jetée de Kébir deux cinéastes civils des actualités Pathé qui, imperceptiblement pendant tout le bombardement, ont filmé la scène. Il paraît que c'était hallucinant car ça tombait dur autour d'eux. Il ne lui semble pas qu'ils aient été touchés. Nous connaissions vaguement ces deux professionnels de la pellicule, braves types, qui étaient assez souvent sur le *Dunkerque*, je ne sais pourquoi.

Le médecin chef affirme que mon coup de sifflet pour larguer la chaîne a été parfaitement entendu de son poste d'observation, que les Anglais ont bombardé simultanément la zone de notre

mouillage et celle de la porte du filet, et qu'il y a même un projectile égaré qui est allé mettre le feu quelque part dans les bois de Santa Cruz.

Marin Marie a confié à ceux qui étaient avec lui qu'il avait conservé une parfaite notion visuelle de notre appareillage et qu'il en fera un tableau.

11 h 20 - Cinq avions en formation serrée sont en vue à bâbord derrière. L'équipage est rappelé aux postes de combat. Ce groupe aérien, sans doute de nationalité italienne, fait route vers Cagliari sans aucune manifestation. Il passe loin de nous. Le personnel est remis à son poste de veille initial.

Midi - Mon quart est fini. Je reste sur la passerelle pour observer la méridienne avec Cadin et faire le point astronomique à midi vrai. Le résultat des calculs nous met en avance sur notre estime. Aussi, à 13 heures, Collinet décide de faire route au 342, directement sur Toulon, afin d'y arriver vers 21 heures, avant la nuit faite.

— *À moins, ajoute-t-il, que nous soyons interceptés d'ici là par le groupe Hood-Ark Royal qui, ne nous trouvant pas aux Baléares, continue ses recherches vers les côtes de Provence.*

Au carré, je déjeune sur un coin de table pendant qu'à côté, au fumoir, mes camarades devisent en prenant le café.

Tous sont anxieux de savoir ce que sont devenus nos navires en rade de Mers-el-Kébir, et jugent en termes plus ou moins violents, selon leur caractère, le bombardement anglais de la veille. Certains ne s'expliquent pas le décrochage, à la tombée de la nuit, de la flotte britannique à notre poursuite. Se limiter dans une pareille agression leur paraît illogique, on mène la destruction jusqu'au bout ou bien on ne la commence pas.

D'autres pensent qu'après une telle ignominie, unique dans l'histoire maritime, l'opinion publique française doit être unanimement révoltée et que nous n'allons pas tarder à apprendre que nous sommes en guerre contre l'Angleterre. Cette dernière éventualité laisse sceptique le plus grand nombre, mais aucun d'eux n'ose expliquer, semble-t-il, le pourquoi de cette réticence, qui laisse supposer que le remède serait pire que le mal.

Quant à moi, je songe au Pacha qui, hier soir, a fait la sourde oreille à mes propositions de se retourner pour engager le *Hood*, dès que le soleil s'était couché. Au fond, la prise de position de notre Gouvernement nous condamne à limiter les dégâts que nous pourrions faire à notre adversaire britannique, juste à ce qu'il faut pour qu'il nous fasse le moindre mal. Se défendre de ses attaques et s'en tenir là, cela sera certainement notre meilleure attitude dans les mois à venir. Agir autrement serait faire le jeu des Allemands.

Enfin, les stratèges commentent les événements. Ils déplorent que l'artillerie de côte de Mers-el-Kébir ait été en plein désarmement, et que la surveillance maritime du large ait été supprimée dès la signature de l'Armistice.

C'est un peu parler pour ne rien dire, car si nous avions été dans les conditions du temps de guerre, il n'y aurait pas eu d'attaque anglaise, car elle aurait été vouée à l'échec.

Tout cela fait une conversation décousue, la plupart du temps passionnée, où la perfide Albion n'est pas traitée avec cette distinction dont s'enorgueillissent les diplomates

— *Et dire, s'exclame un toubib, que le coup de cravate des youms a eu lieu moins de dix jours après le discours de la Reine d'Angleterre à la radio de Londres. L'air dans lequel elle disait combien elle compatissait à la peine de toutes mères françaises. Elle devait songer à celles de nos camarades tués hier. Mais nous n'avons pas, à ce moment-là, compris l'allusion !*

Suivent d'autres considérations de la même veine.

Je remonte flâner sur la passerelle, pour m'y tenir à la disposition du Commandant, tout en fumant de bonnes pipées.

À 16 h 25, le sous-marin *Iris*, qui doit être en patrouille, signale un sous-mersible en surface à 45 milles dans l'ouest-nord-ouest du *Strasbourg*. Collinet augmente un peu l'allure et fait commencer la navigation en zigzag. On signale à tous de faire une veille attentive contre sous-marins. D'autre part il n'est pas exclu que le *Hood* et l'*Ark Royal* ne nous attendent pas au large de Toulon. Mais la visibilité est telle que le Pacha estime inutile de mettre, à titre préventif, l'équipage aux postes de combat. Le ciel et l'horizon sont scrutés sans relâche par toutes les jumelles du bord. 19 heures - Alerte aérienne pour deux avions venant du nord-ouest. Avec joie on les identifie comme étant des appareils de la Marine française. Ils prennent l'escorte après avoir signalé qu'il n'y a rien en vue. Il est certain maintenant que le *Strasbourg* a échappé à la flotte britannique. D'ailleurs les minutes s'écoulent à folle allure dans l'attente des côtes de Provence.

À 20 heures - Comme je reprends le quart, le groupe tombe pile sur le REP de Toulon (le REP est un alignement lumineux d'un type spécial et d'une grande portée). Une navigation au petit poil ! Les détails d'un paysage bien connu apparaissent dans le jour déclinant.

20 h 45 - Le Pacha donne liberté de manœuvre aux contre-torpilleurs.

À 21 h 10, vingt-quatre heures exactement après la tentative de torpillage de l'avion de l'*Ark Royal*, le *Strasbourg*, dans un crépuscule finissant, franchit fièrement les passes de Saint-Mandrier. Toute l'escadre de Toulon est sur coffre ou aux appontements. Au fur et à mesure que le bâtiment pénètre dans la rade, une rumeur humaine s'élève des navires, allant s'amplifiant. Au début il est difficile d'en discerner les motifs, puis il n'y a plus de doute : ce sont les hurras frénétiques des équipages massés sur les ponts des croiseurs, des contre-torpilleurs et des destroyers, de plusieurs milliers de marins qui saluent l'arrivée de celui qui a réalisé l'exploit inimaginable de sortir seul de Mers-el-Kébir et de rallier sain et sauf la métropole, malgré l'escadre et l'aviation anglaise. Le vacarme devient assourdissant, d'autant plus que le personnel du bord, de son poste de mouillage, y répond spontanément à plein gosier. Il est impossible de s'entendre par téléphone de la passerelle à la plage avant. Ce n'est pas fait pour faciliter la manœuvre de la prise de coffre, rendue difficile par la pénombre.

De Nissiessy au Mourillon, des acclamations sans fin montent de l'obscurité.

Le vice-amiral Devin, préfet maritime, et le contre-amiral Marquis, qui ont dû entre-temps monter à bord, pénètrent tout à coup dans l'abri de navigation. Tous deux congratulent Collinet et lui annoncent que toutes les dispositions sont prises pour évacuer les nombreux blessés.

— *Mais je n'ai que cinq morts*, rectifie le Pacha, *et quelques intoxiqués qui se portent assez bien.*

— *Comment ? Mais on nous a fait savoir d'Oran que vous pouviez avoir quatre cents blessés !*

Pendant ces palabres, je prends le coffre, alors qu'on maille la chaîne. La fin des manœuvres s'effectue rapidement. Et c'est d'une voix triomphante que les servants de transmission répètent dans les hauts parleurs les derniers ordres du capitaine gabier :

— *Terminé pour les machines.*

— *Rompre du poste de mouillage.*

En sortant de ma cabine où j'ai fait un brin de toilette, je croise dans les coursives les morts que l'on évacue sur des brancards. Leurs corps sentent déjà car, dans la chaleur du bord, la décompo-

sition a dû être accélérée. Les pauvres gens ! Leur sacrifice a été une nécessité, ainsi en a voulu le sort. Sur un navire, chacun a le devoir de donner sa vie pour sauver le bâtiment. Certains ont la veine d'avoir un poste facile et sans histoire, d'autres, par manque de chance, ne l'ont pas à la bonne. Il n'empêche que tous sont solidaires les uns des autres.

Au carré, après avoir dîné de bon appétit, je prends part à la conversation générale :

— *Nous venons de vivre un fait historique, proclame le canonnier, et dont les conséquences sont imprévisibles.*

— *Je les prévois fort bien, réplique un interlocuteur. Pour employer une expression célèbre, l'agression de Mers-el-Kébir est pire qu'un crime, c'est une faute. C'est l'Afrique du Nord, hier hésitante, qui reste fidèle à la métropole. Ce sont nos marines de guerre et de commerce braquées contre les Britanniques. C'est un fossé profond creusé entre l'Angleterre et notre pays. En bref, de la part de Churchill, c'est une gaffe monumentale.*

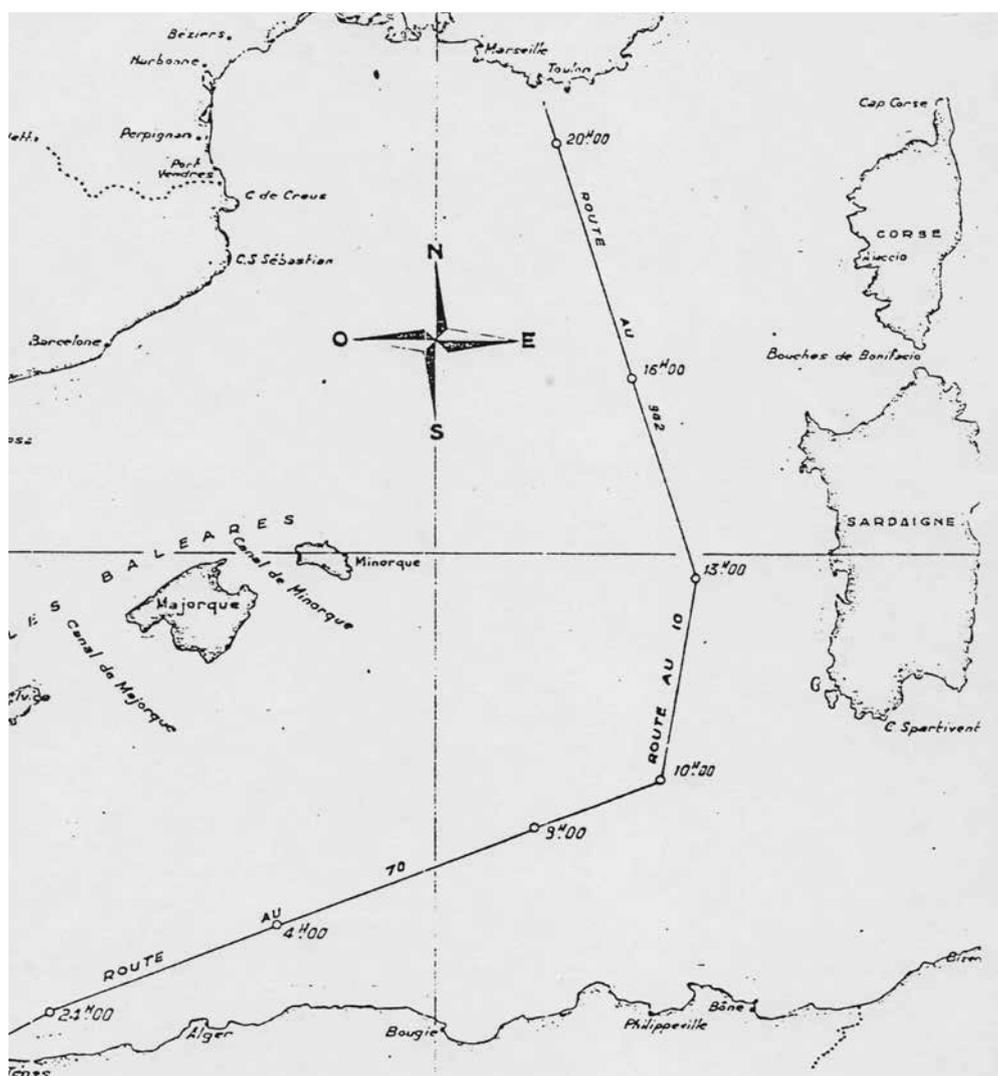
— *Quelle étrange histoire, conclut mélancoliquement l'ingénieur mécanicien principal Quere.*

À l'office, un matelot essuie la vaisselle, tout en suivant par le guichet ouvert la conversation des officiers. Dans le silence qui se fait subitement dans le carré, il confie à haute voix à son camarade :

— *C'est vrai tout de même, ces anglais quels...*

Un courant d'air rabat avec violence la porte du local qui claque dans un bruit métallique.

Juillet 1940.



La route du 4 juillet 1940

# Postface

On a beaucoup écrit sur la tragédie de Mers-el-Kébir du 3 juillet 1940. Certains, et même des Français, ont approuvé ultérieurement l'attitude anglaise. D'autres, et même des Britanniques, l'ont blâmée. La passion a faussé bien des jugements et bien des faits ont été dénaturés ou mal interprétés.

Or, l'agression de Mers-el-Kébir doit être examinée dans l'ensemble qu'elle constitue avec la neutralisation de l'escadre française d'Alexandrie et l'attaque du *Richelieu* à Dakar à la même époque car tous ces événements ont la même origine politique (il faut aussi signaler la saisie de nos navires de guerre à Portsmouth et à Plymouth). Un historien a assez bien jugé en la matière, c'est le capitain S.W.Roskill, Anglo-saxon, autour d'un livre intitulé : *La flotte britannique dans la guerre 1939/45*.

Voici ce qu'il dit à ce sujet :

*L'acte de violence commis par la Marine Royale contre son ancienne alliée, a fait l'objet d'âpres discussions. Une chose est certaine : les trois officiers généraux britanniques qui prirent part à l'opération, l'amiral Sir Dudley North à Gibraltar, l'amiral Cunningham et l'amiral Sommerville à Mers-el-Kébir, considèrent l'ordre de leur gouvernement avec un sentiment avoisinant l'horreur. Tous trois pensaient qu'à condition d'avoir du temps pour négocier, il était possible de trouver une solution pacifique. L'amiral North exprima même cette opinion par écrit à l'Amirauté, et sa lettre fût à l'origine de ce qui devint une « cause célèbre » dans les milieux navals et politiques de la Grande-Bretagne après la guerre, car en octobre suivant, après l'échec de Dakar, il fût relevé de son commandement.*

*En résumé, on peut dire que là où des mesures de violence furent prises, elles n'obtinrent que des succès partiels, tout en soulevant une haine passionnée dans les cœurs des français. Là où on eut recours à des négociations, le succès fut complet. Enfin, là où aucune mesure ne fût prise, comme contre les nombreux bateaux d'Alger et de Toulon, les Français firent honneur à leurs engagements, que nul d'entre eux ne tomberaient entre les mains des allemands ou des italiens.*

*On ne peut mieux juger ces événements regrettables.*

*À l'heure actuelle, et notamment à notre télévision, ils sont encore prétextes à débats passionnés de la part de certains.*

*Or, avec le recul du temps, on peut dire ceci :*

*1° - Monsieur Churchill craignait que les gros bâtiments de ligne français tombent entre les mains de l'ennemi, et c'est pourquoi il était décidé à les détruire par les armes. La suite des événements a montré qu'il se trompait. Donc il a eu tort !*

*2° - Mais en comprenant les craintes de Monsieur Churchill, le 3 juillet 1940, rien sur le plan maritime ne justifiait une agression illégale aussi rapide. En effet, les navires, objet de litige, étaient ancrés en rade de Mers-el-Kébir.*

*Pour qu'ils rallient Brest, port de la zone occupée, il leur fallait passer le détroit de Gibraltar qui était sous la domination anglaise, longer les côtes de la péninsule Ibérique, puis traverser le golfe de Gascogne. Rien n'était plus facile pour la Royal Navy de s'opposer efficacement par les armes, à une traversée d'aussi longue durée. Il était donc prématuré d'intervenir le 3 juillet 1940, alors que Londres semblait n'avoir aucune certitude sur les détails d'exécution de l'Armistice signé le 24 juin. Il suffisait d'attendre sans encourir aucun risque, étant donné la situation.*

*L'agression de Mers-el-Kébir est donc une faute professionnelle tellement évidente qu'il n'est pas possible que les conseillers maritimes de Churchill n'aient pas essayé de l'en dissuader !*

*D'ailleurs, l'amiral de la Flotte, Sir John Cunningham, au cours d'un entretien qu'il a eu avec l'écrivain Anthony Heckstall Smith en novembre 1962, qualifie le bombardement de l'Escadre de Gensoul de « sacrement odieux et sacrement stupide » !*

*Si seulement, ajoutait-il, les gens de chez nous avaient écouté des hommes comme Andrew Cunningham ou ce vieux Dudley North, qui savaient de quoi ils parlaient, nous aurions laissé les Français tranquilles pour nous occuper de notre véritable besogne, combattre l'ennemi.*

*D'ailleurs on ne s'explique pas cette crainte churchillienne qui se cantonnait uniquement à des bâtiments de ligne français, alors qu'il n'était pas question pour le gouvernement de Londres des quelques quarante sous-marins français, dont la prise de possession par les Allemands, aurait eu, à l'époque, des conséquences infiniment plus graves pour les anglais.*

*3° - La suite désastreuse de cette odieuse agression a été une vague de réprobation chez la grande majorité des Français.*

Monsieur François Mauriac écrit dans le Figaro au lendemain de Mers-el-Kébir :

*- « Monsieur Churchill a dressé, pour combien d'années, contre l'Angleterre, une France unanime ».*

De son côté, dans une allocution radiodiffusée de Londres, le 8 juillet, Le général De Gaulle s'exprime ainsi :

*- « Pas un français n'a appris sans douleur ni colère, le bombardement des navires français à Mers-el-Kébir. Cette douleur et cette colère montent du plus profond de notre être. Nous n'avons aucune raison de dissimuler nos sentiments et je suis prêt, pour ma part, à les exprimer ouvertement. Je demande donc aux Britanniques de s'abstenir, aussi bien pour eux-mêmes que pour nous, de présenter cette déplorable tragédie comme un succès naval direct. La considérer ainsi, serait à la fois injuste et déplacé ».*

Et dans ses mémoires le général de Gaulle qualifie l'agression du 3 juillet 1940 de « lamentable événement ».

Heureusement cet état d'esprit devait évoluer en métropole avec la suite des événements.

On ne pouvait à la fois conserver de l'animosité contre ceux qui combattaient pour notre délivrance et s'opposer à ceux qui occupaient notre territoire.

Outre-mer cette animosité fut plus tenace. En juin 1940, nos colonies africaines souhaitaient la continuation de la guerre et espéraient le repli de notre Gouvernement sur Alger. L'agression de Mers-el-Kébir devait changer ce climat et cela pour de longs mois.

À cette époque aussi, le déroulement de la guerre était absolument incertain. On ne pouvait envisager aucune issue possible. D'une part, l'Angleterre seule ne pouvait venir à bout de l'Allemagne, et celle-ci ne pouvait prétendre envahir l'Angleterre, maîtresse de la mer. Il fallait attendre la suite des événements en gardant au fond de soi-même l'espoir de la délivrance de notre Patrie.

Avec le temps, la politique du Gouvernement de Vichy s'avérait de plus en plus inefficace et même néfaste, alors que le général De Gaulle, à juste titre, représentait de plus en plus l'honneur et la grandeur retrouvée de notre pays.

L'agression de Mers-el-Kébir restait alors dans les mémoires comme un incident douloureux et regrettable, mais qui ne devait pas faire oublier la part que nous devons prendre, dans la mesure de nos possibilités personnelles, à la lutte contre l'ennemi allemand.

Nous ne pouvons qu'être reconnaissants à Monsieur Churchill d'avoir continué le combat. Pour la première fois de son histoire, la Grande-Bretagne bataillait seule pour l'Europe, alors que, dans le passé, l'Europe s'était toujours entre-déchirée pour le plus grand profit de l'Angleterre. Il a fallu l'entrée en guerre de la Russie et de l'Amérique, pour aboutir à l'écrasement des forces germaniques par l'armée soviétique, ce qui a permis la réussite du débarquement des anglo-saxons en juin 1944 et la délivrance de notre Patrie.

Août 1980

## Post-scriptum à la postface

Il y a quelque temps, j'ai eu l'occasion de prendre connaissance d'un livre d'André Amouroux intitulé : *La vie des français sous l'occupation*.

Pour moi qui ai vécu toute cette période hors de France, j'ai été frappé par l'état de notre métropole en juin 1940, par le démantèlement total de notre défense, la confusion et le désordre de nos villes et de nos campagnes, l'embouteillage sur nos routes par les militaires et les réfugiés, les bombardements de tous genres par une aviation allemande qui avait la maîtrise de l'air.

Je comprends que, dans ces conditions, notre Gouvernement, mis en place avec l'assentiment d'une Assemblée Nationale issue du triomphe électoral du front populaire en 1936, ait demandé l'Armistice.

Celui-ci a eu, dans l'immédiat, des avantages certains. On peut les résumer ainsi : Tout d'abord l'arrêt des pertes humaines dans la population civile. C'est aussi une captivité de cinq ans évitée à quelques centaines de milliers de militaires qui se trouvaient encore en opération de retraite et dont la présence sur notre sol, dans la période qui a suivi, a été indispensable pour la marche de notre économie.

C'est enfin une partie de notre territoire qui fut appelée la « Zone libre », échappant à l'occupation de nos envahisseurs. Ceci explique la grande popularité du Maréchal Pétain au cours de cet été 1940.

Mais l'Armistice n'aurait dû être pour lui qu'une possibilité d'attente dans l'espoir secret de reprendre la lutte dès que les circonstances le rendraient possible. Et pour l'instant, rien ne pressait car, d'une part, l'Angleterre seule ne pouvait venir à bout de l'Allemagne, et celle-ci ne pouvait prétendre envahir l'Angleterre, maîtresse de la mer. Il fallait espérer une suite d'évènements qui changeraient avantageusement les données du problème.

En attendant, il n'était pas mauvais que notre Gouvernement puisse s'appuyer sur l'existence d'une Marine de guerre importante et sur la fidélité de ses colonies pour s'opposer aux exigences de plus en plus importantes des Allemands. Et on pouvait espérer que des gestes comme celui de Montoire n'étaient que des ruses pour gagner du temps.

Il était avantageux et réconfortant d'autre part qu'il y eut des Français qui continuent le combat auprès des Anglais, y représentant le désir ouvert de délivrance de notre pays.

Le tournant du conflit fut l'envahissement de la Russie par les armées hitlériennes, le 22 juin 1941, suivi le 22 décembre de la même année par la déclaration de guerre de l'Allemagne aux États-Unis d'Amérique.

L'avenir de notre patrie pouvait s'envisager sous des couleurs meilleures.

En novembre 1942, le débarquement anglo-saxon en Afrique du nord, suivi par l'envahissement

de la Zone sud, aurait dû être pour notre Gouvernement l'occasion de reprendre la lutte, en se transportant en Algérie avec notre marine de guerre, basée à Toulon.

Son inertie, sa passivité, son acceptation des évènements catastrophiques pour nos intérêts nationaux, devaient détacher de lui tous ceux qui aspiraient à la délivrance de notre patrie. Le général De Gaulle devenait, à juste titre, l'incarnation des espoirs de notre délivrance et ralliait finalement l'énorme majorité des français.

Et ceci me rappelle l'histoire marseillaise imaginée par Raimu et que ce grand acteur se plaisait à raconter quelques mois avant sa mort. Il s'agit bien entendu d'une discussion entre Marius et Olive. Et Marius de dire à Olive : *Il faut toujours que tu exagères, tu es bien du midi, toi ! Tu prétends mordicus qu'il y a vingt mille habitants dans le patelin où tu es né, près d'ici, alors que les statistiques déclarent qu'il y en a dix mille* ». Et Olive de répondre : *Les statistiques ! Les statistiques ! Il faut toujours que tu emploies des mots énigmatiques. Écoutes, Marius, moi je persiste à croire, malgré tes dénégations, qu'il y a bien vingt mille habitants dans ma bourgade. Et la preuve, c'est qu'en septembre 1940, une foule évaluée à dix mille personnes était dans les rues de ma ville pour acclamer le Maréchal Pétain et, en fin 1944, il y en avait autant pour ovationner le général De Gaulle. Tu ne vas pas me faire croire que c'étaient les mêmes, non ?*

Février 1982



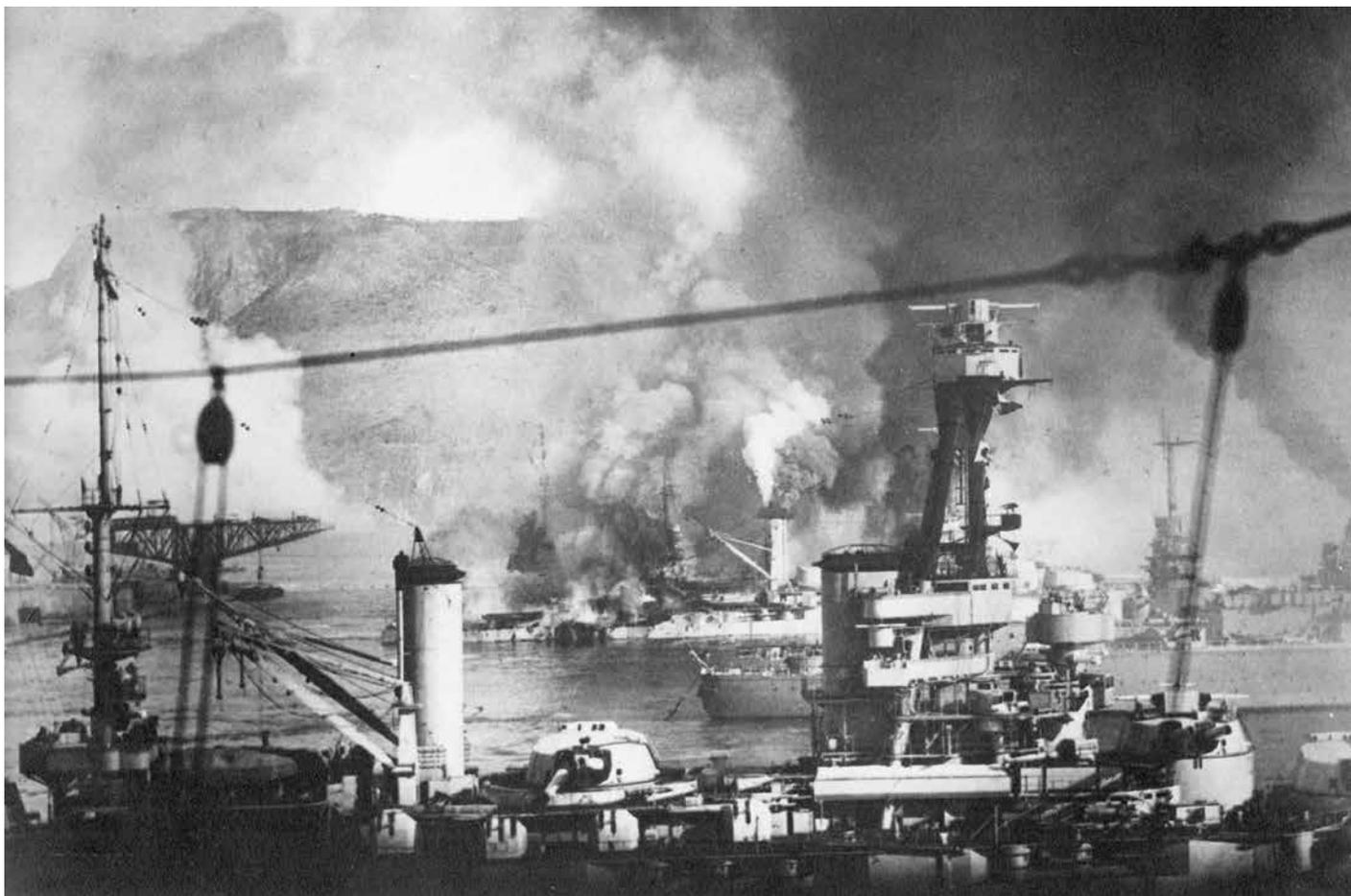
*Avant l'attaque, pendant que les derniers Marins se pressent pour remonter à bord, un cuirassé met à l'eau son Loire 130*

# Album photo

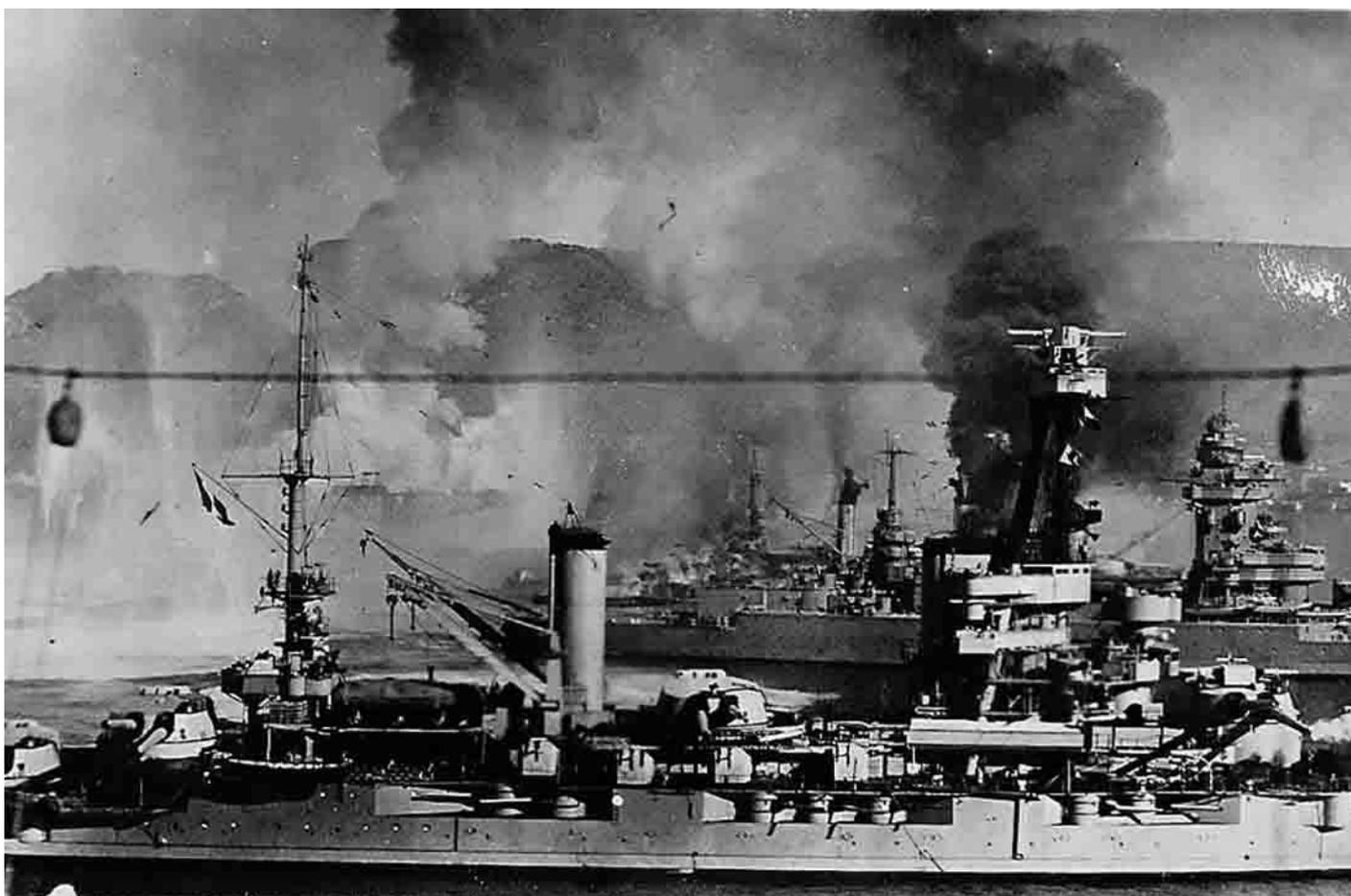


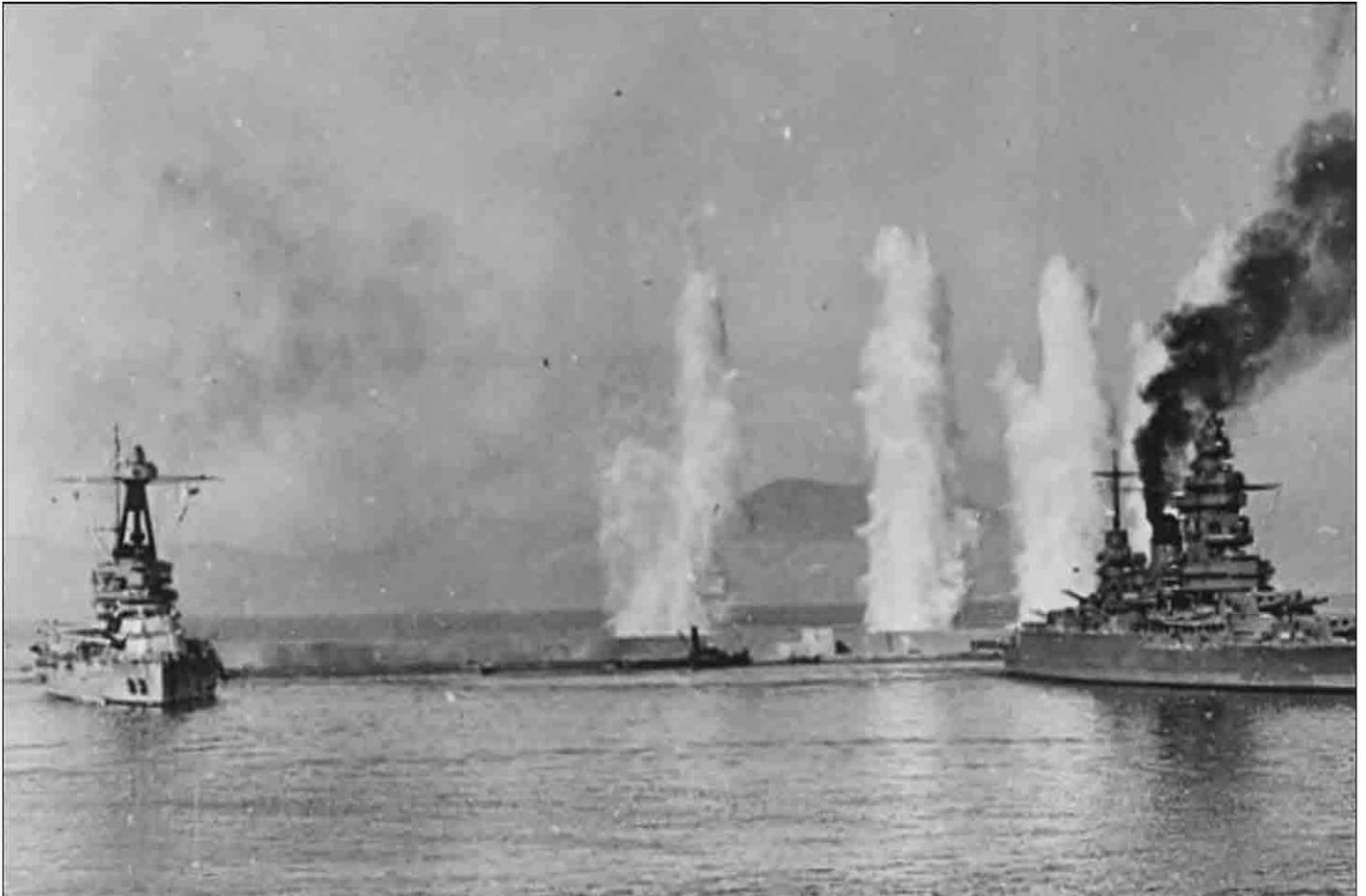
▲ *Les contre-torpilleurs franchissent la passe, en doublant le Mogador qui vient d'être atteint*  
▼ *Incendie de la Bretagne*





▲ ▼ Vues prises depuis le Dunkerque, au premier plan la Provence, puis le Strasbourg et la Bretagne

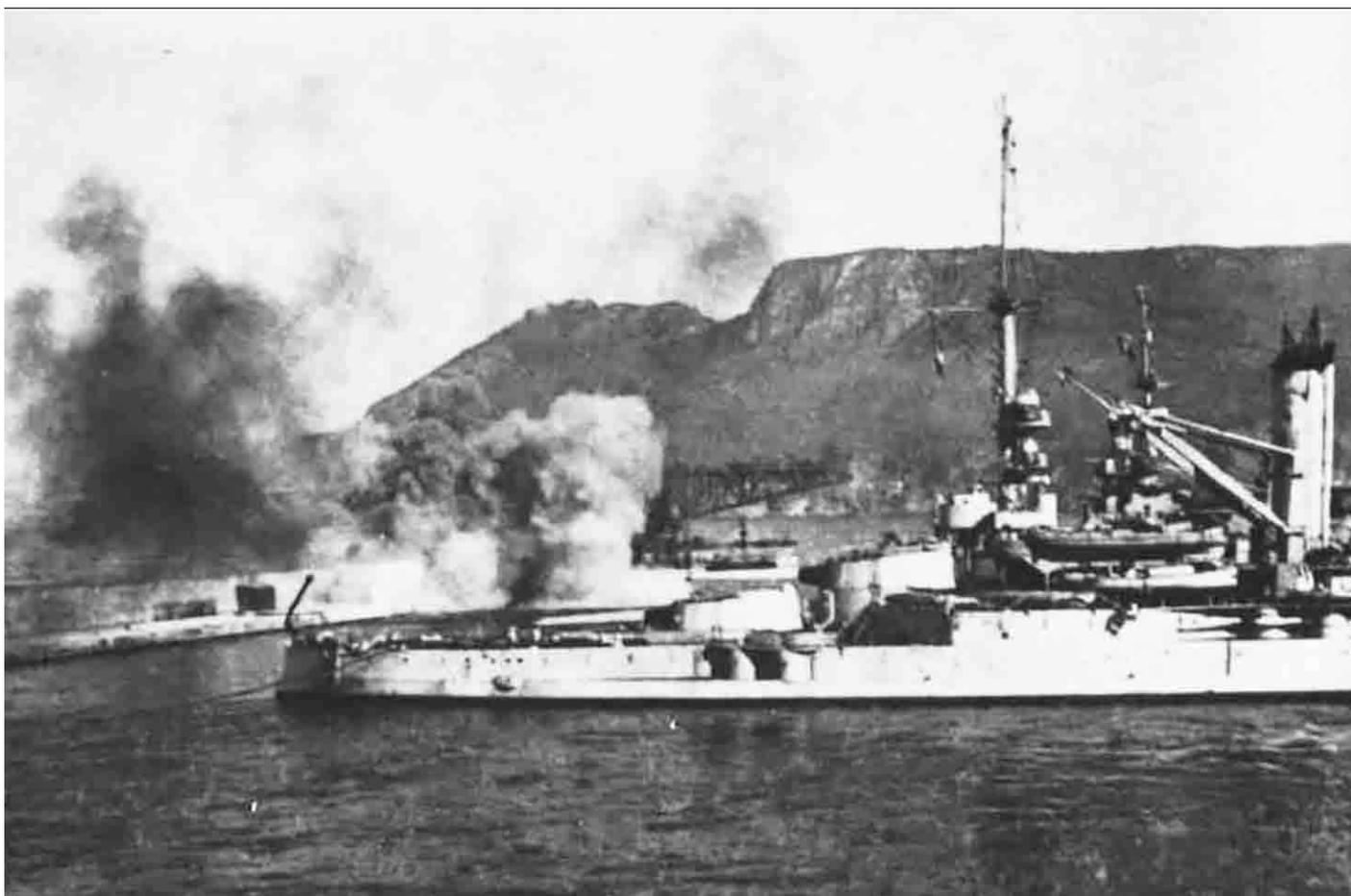




▲ *Les gerbes encadrent le Strasbourg, à gauche, la Provence*

▼ *Premier impact sur la Bretagne, à gauche, l'avant d'un contre-torpilleur*

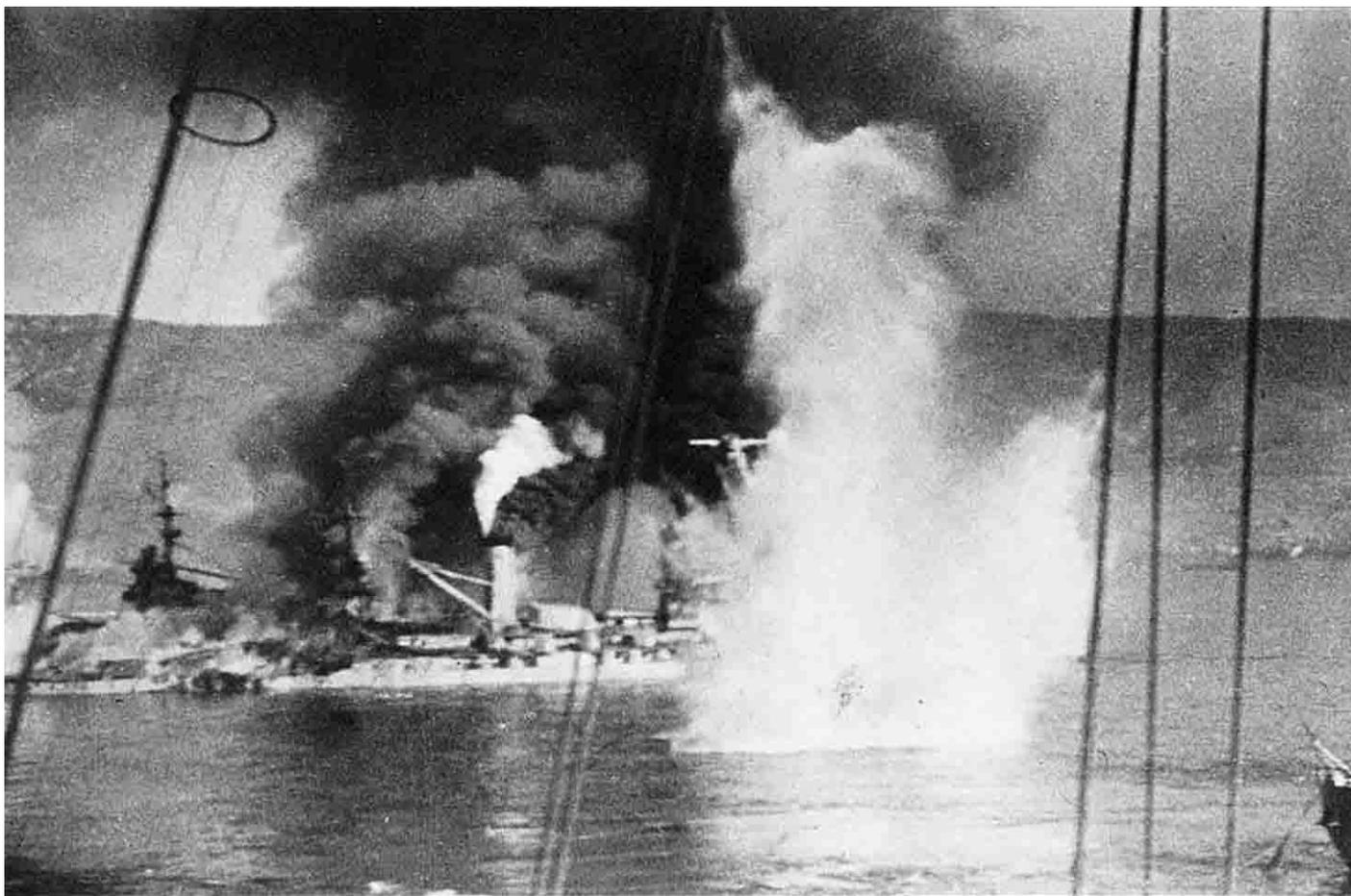




▲ *Le bombardement de la jetée nord*

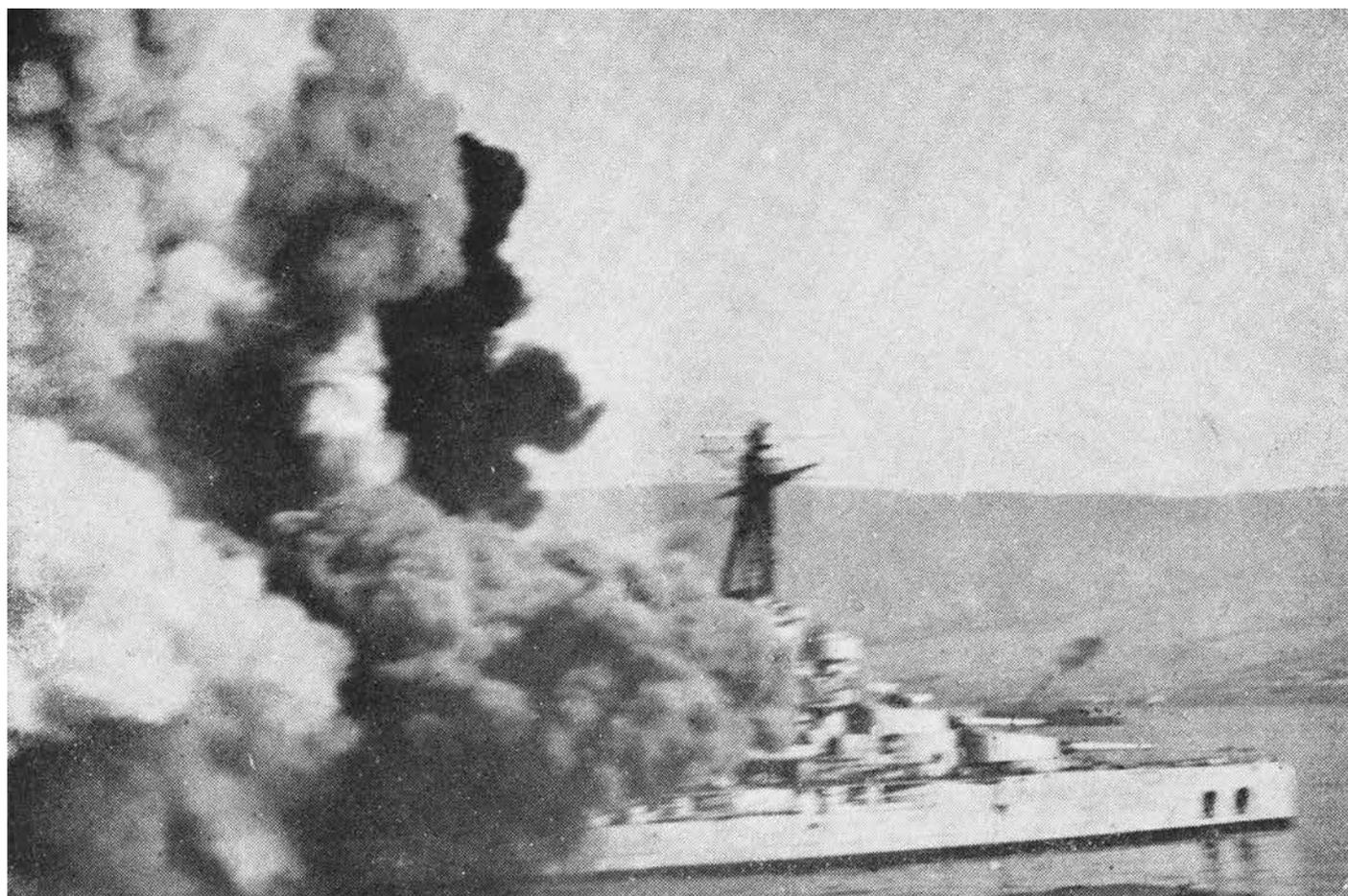
▼ *Le Mogador, après l'explosion qui a détruit l'arrière*





▲ *Les effets d'un obus de 380 mm dans l'eau, devant la Bretagne en feu*

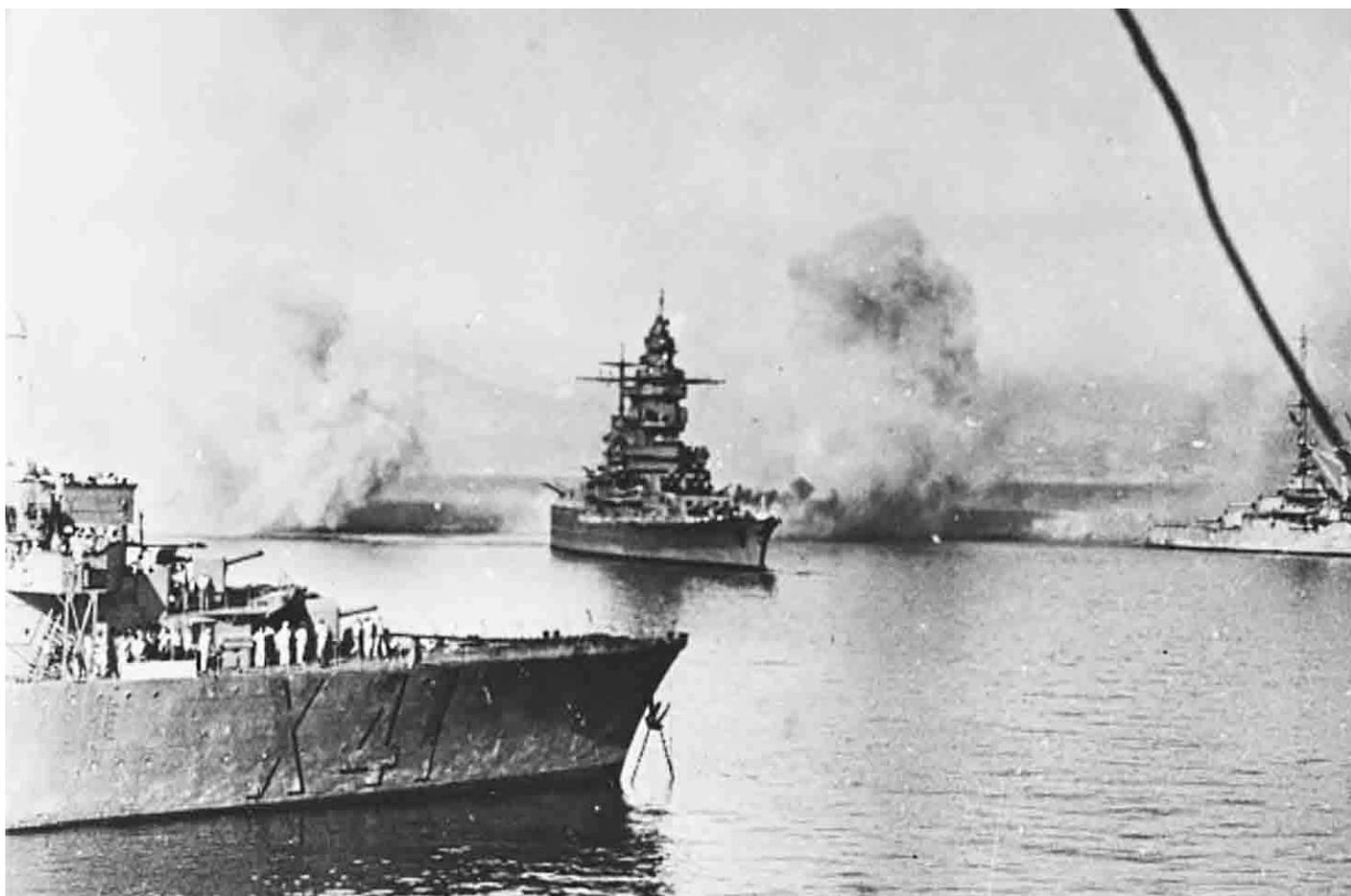
▼ *L'incendie a gagné plus de la moitié de la Bretagne*





▲ *La Bretagne coule en 8 minutes avec près de 1 000 Marins*

▼ *Le Strasbourg s'éloigne dans le port*





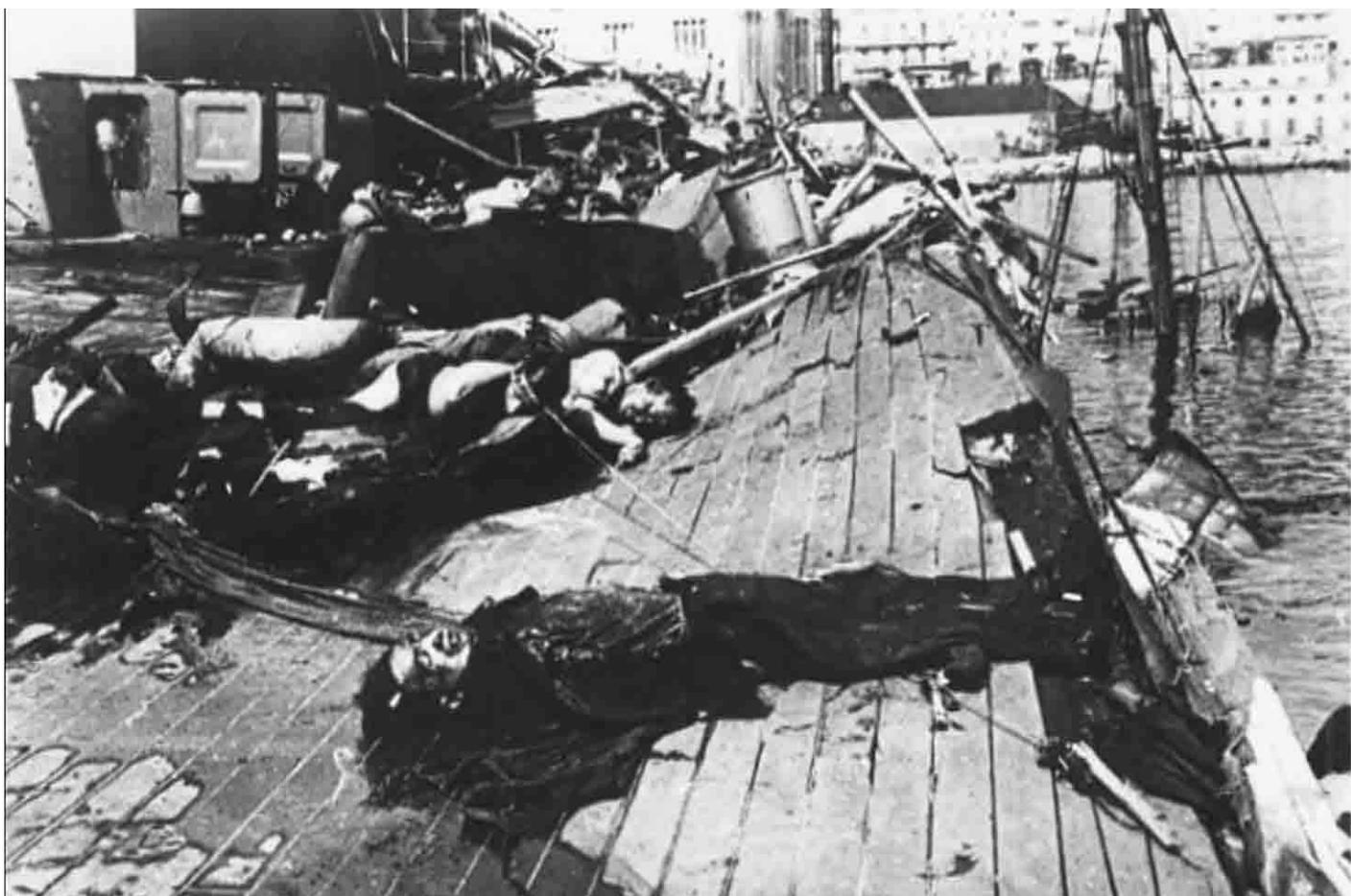
▲ *Scène de bombardement*

▼ *La brèche ouverte dans la coque du Dunkerque par l'explosion du Terre-Neuve le 6 juillet*





▲ ▼ *Les corps des Marins victimes de l'attaque anglaise*





▲ ▼ *Le quai de la jetée nord, le Strasbourg, le Strasbourg commence à s'éloigner*

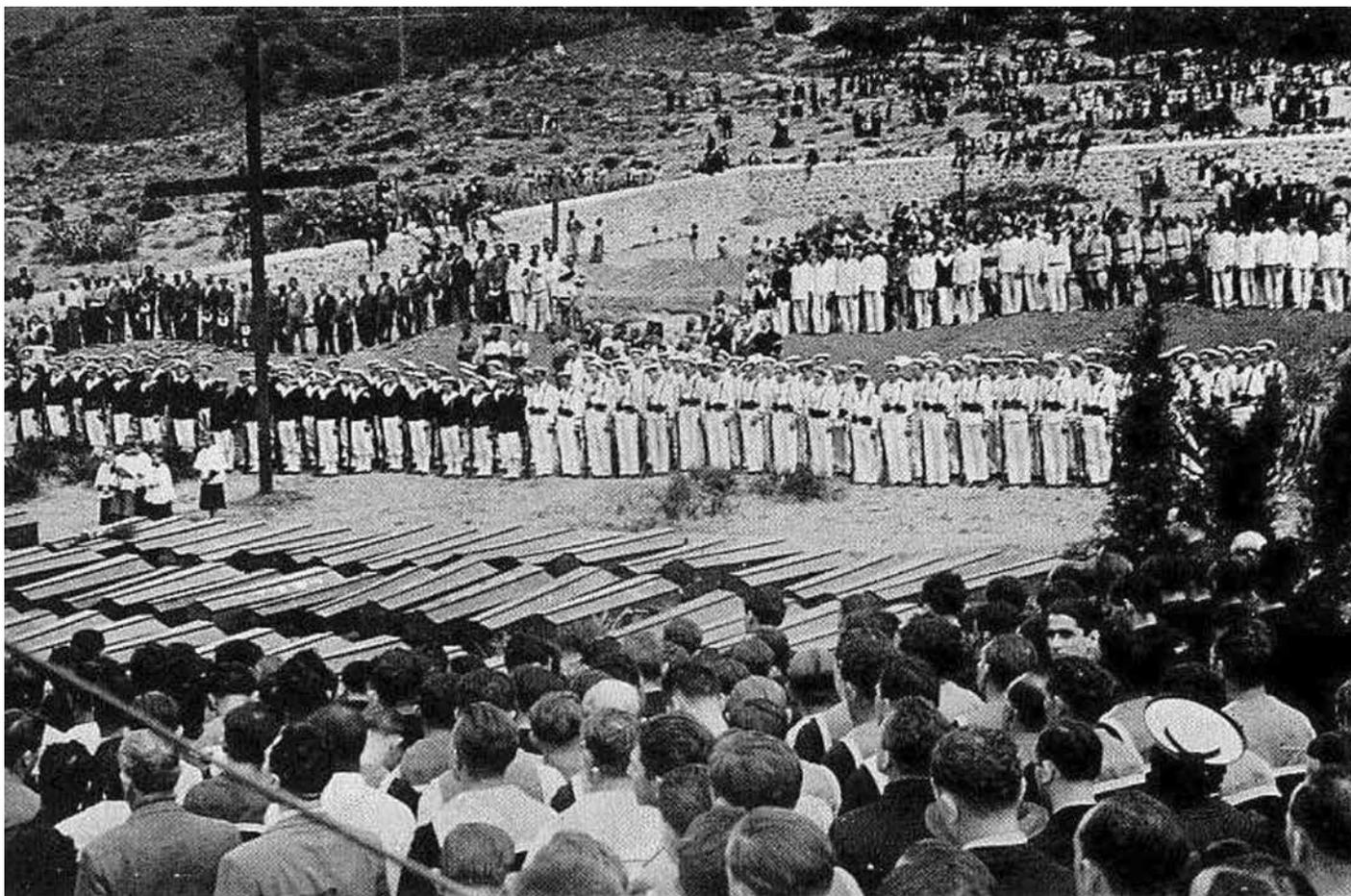




▲ *Le Strasbourg rejoint la porte du filet*

▼ *Après l'attaque du 3 juillet, huit biplans torpilleurs Swordfish attaquent le Dunkerque le 6 juillet. Un combat aérien s'engage alors entre Français et Anglais et quelques victoires sont obtenues de part et d'autre*





▲ ▼ *Au cimetière de Mers-el-Kébir, les funérailles des victimes et le dernier adieu du vice-amiral Gensoul*



## Pertes humaines de Mers el-Kébir du 3 au 6 juillet 1940

Pertes humaines de Mers el-Kébir du 3 au 6 juillet 1940

	Officiers	Officiers mariniers	Quartiers-maître et marins	Totaux
<u>Bretagne</u>	36	151	810	997
<u>Dunkerque</u>	9	37	179	225
<u>Provence</u>	1	3	4	8
<u>Strasbourg</u>		2	3	5
Mogador		3	37	40
Terre Neuve	1	2	6	9
Armen		2	3	5
Esterel	1	5		6
Totaux	48	199	1 050	1 297



**Le cimetière de Mers-el-Kébir sera, par la suite, horriblement souillé et profané, puis désacralisé.**

